Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 40 / 13. SEPTEMBER 2023

WEC: Doppelsieg beim Heimspiel in Fuji

Toyota pariert Porsche-Attacke

56 Seiten

IndyCar: Laguna Seca

Dixon gewinnt wildes Finale

NLS: 12h Nürburgring

BMW-Gala beim Saisonhöhepunkt

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 40

WRC: Rallye Akropolis

Rovanperä jubelt nach Ausfall-Orgie

MotoGP: Misano

Ducati-Heimparty mit zwei Martín-Siegen

DTM: Sachsenring

Bortolotti baut Tabellenführung aus

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Red-Bull-Show auf der Nürburgring-Nordschleife **S. 4**
Formel 1 Interview mit Williams-Pilot Alexander Albon **S. 6**
Formel 1 Kommentar zu Nachtrennen und aktuelle News **S. 8**
Formelsport Dixon gewinnt Indy-Car-Finale in Laguna Seca **S. 10**
Sportwagen BMW-Doppelschlag bei den NLS-Läufen 6 & 7 **S. 12**
Sportwagen Mini-Feld beim GT Masters am Sachsenring **S. 14**
Sportwagen-WM Porsche ärgert Toyota beim Heimrennen **S. 16**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 20**
Rallye-WM Rovanperä jubelt über Akropolis-Triumph **S. 22**
Rallye-WM WRC2 Griechenland und weitere Hintergründe **S. 26**
DTM Sachsenring-Comeback mit AMG- und Lambo-Siegen **S. 30**
Tourenwagen NASCAR Kansas und weitere Nachrichten **S. 34**

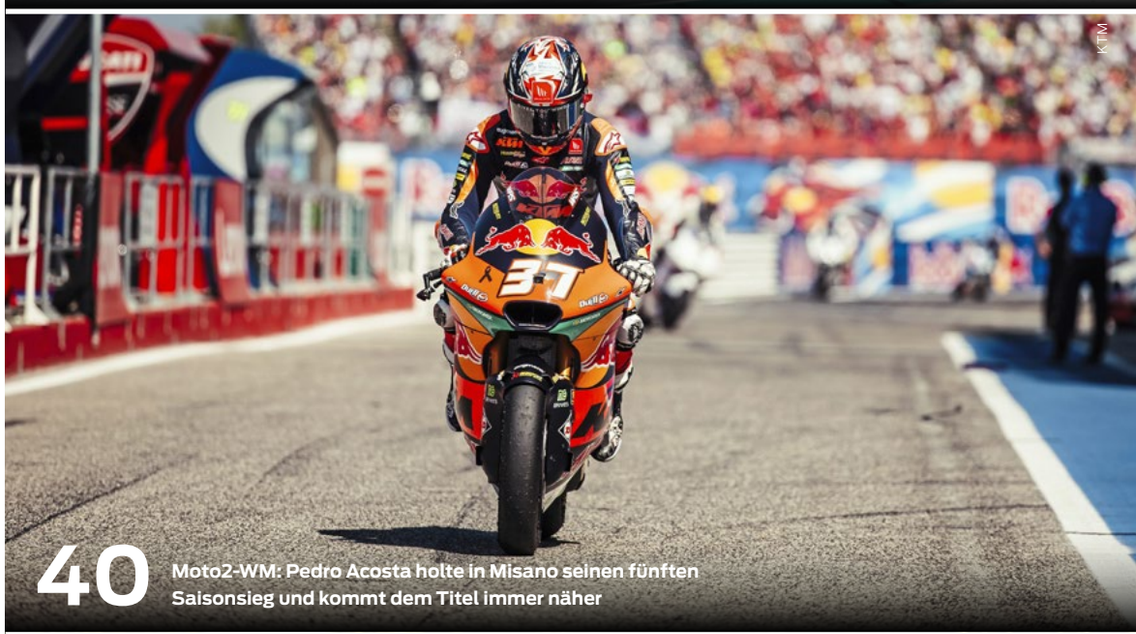
Motorrad:

MotoGP Jorge Martín besiegt seinen Misano-Fluch **S. 36**
MotoGP Weitere Hintergründe und Ergebnisse aus Italien **S. 38**
Moto2-WM Acosta feiert den fünften Saisonerfolg **S. 40**
Moto3-WM Nächster Alonso-Sieg und enger WM-Kampf **S. 42**
Superbike-WM Razgatlioglu verkürzt Rückstand weiter **S. 44**
Superbike-WM Ergebnisse und News aus Magny-Cours **S. 46**
MotoE-WM Casadei wird erster Elektro-Weltmeister **S. 48**
Motocross Tixier dominiert MX Masters in Holzgerlingen **S. 49**
Offroad Supercross, Flattrack, Speedway und mehr **S. 50**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**

10 **IndyCar: Beim Finale in Laguna Seca ging es drunter und drüber, Sieger über das Chaos war Scott Dixon**



40 **Moto2-WM: Pedro Acosta holte in Misano seinen fünften Saisonsieg und kommt dem Titel immer näher**

12 **Nürburgring Langstrecken-Serie: Walkenhorst-BMW an beiden Tagen in der Grünen Hölle Gesamtsieger**

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Beim sechsten WEC-Lauf in Fuji kam es erstmals zum Zweikampf zwischen den Hypercar-Kategorien LMH und LMDh. Ein gutes Omen für die Zukunft?

Nichts hatte vor dem WM-Lauf in Fuji darauf hingedeutet, dass wir beim Japan-Gastspiel endlich ein direktes Duell zwischen den beiden Hypercar-Konzepten LMH (WEC) und LMDh (IMSA) erleben würden. Im Rennen bot Porsche Toyota über vier Rennstunden die Stirn. Ja, am Ende stand wieder ein Toyota-Doppelsieg zu Buche, dennoch war die starke Vorstellung von Porsche (siehe Seite 16 ff.) ein Segen für die Sportwagen-WM. Denn in der bisherigen Saison kam es noch nie zu einem direkten Duell der beiden Konzepte auf Augenhöhe, mit Ausnahme vielleicht von Le Mans, doch das war mehr dem Wetterchaos und den Gelbphasen in den ersten elf Rennstunden geschuldet.

Warum war Porsche in Fuji plötzlich konkurrenzfähig? Dafür sind mehrere Gründe verantwortlich: Die Balance of Performance oder BOP bestimmt erstens die Kräfteverhältnisse, und sie favorisiert tendenziell nach wie vor die LMH-Hypercars, darüber herrscht Einigkeit im Fahrerlager. Doch das Feld ist seit dem BOP-Wechsel vor Le Mans näher zusammengerückt, die Abstände haben sich reduziert. Zweitens brauchte es in Fuji besondere Umstände, um Porsche an die Front zu bringen: Toyota war bei der Reifenwahl sehr konservativ, Porsche sehr mutig. Der Porsche-Schachzug, trotz hoher Asphalttemperaturen für das ganze Rennen auf die Medium-Mischung zu setzen, erwies sich als Schlüssel.

Beim Start hatte Laurens Vanthoor im Porsche den besten Grip und münzte den Bonus in seiner ihm eigenen aggressiven Fahrweise in die Führung um. Toyota agierte hingegen sehr vorsichtig, schließlich wollen die Japaner noch zwei WM-Titel holen. Dass die Toyota beim Start auch noch von den Ferrari kassiert wurden, spielte Porsche ebenfalls in die Hände, denn so wurden die Toyota im ersten Stint aufgehalten, weshalb Vanthoor seinen Vorsprung sogar auf bis zu 15 Sekunden ausbauen konnte. Und drittens macht Porsche mit dem 963 fortwährend Fortschritte bei der Abstimmung, auch operativ sind Verbesserungen zu erkennen – wenngleich der Fauxpas zu Rennbeginn einen Schatten wirft, weil man Vanthoor wegen einer Fehlkommunikation mit zu wenig Sprit ins Rennen schickte.

Egal: Wir sahen in Fuji das erste Rennen, wo ein LMDh-Hersteller aus eigener Kraft um die Führung und den Sieg kämpfte. Warum das ausgerechnet jetzt so wichtig ist? Am 28. September treffen sich die Sportchefs der Hypercar-Hersteller in Paris mit ACO und FIA. Bei diesem Meeting soll ein modifiziertes BOP-System für die Saison 2024 diskutiert werden, dessen Ziel darin besteht, alle Hersteller in ein sehr enges Performance-Fenster zu bringen. Denn 2024 stehen in der WEC fünf LMDh-Marken am Start, und die werden die aktuelle LMH-Dominanz nicht weiter akzeptieren.

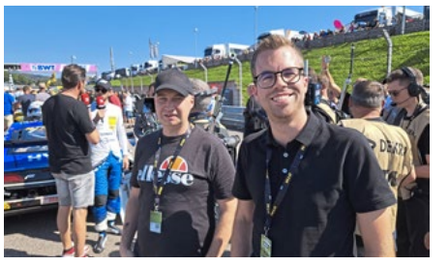
Das Rennen in Fuji bildet die perfekte Vorlage für die BOP-Debatte. Hoffen wir, dass alle aus Fuji die richtigen Lehren ziehen.

Marcus Schurig
Redakteur

49 ADAC MX Masters: Jordi Tixier dominierte bei den Läufen in Holzgerlingen

ADAC

MSa-Paddock



GRATULATION AN RAN RACING
Seit 2018 sendet „ran Racing" die DTM im TV. Am Sachsenring übertrugen die Münchner ihr 100. Rennen. Die MSa-Redakteure Michael Bräutigam (l.) und Philipp Körner, die für DTM und GT Masters ebenfalls vor Ort waren, gratulieren zum Jubiläum!

EIN HAUCH VON 24H-RENNEN
Die 12h Nürburgring bestanden aus zwei getrennt gewerteten 6h-Rennen. Das Highlight für Reporterin Bianca Leppert: Die Abendstimmung beim Samstagsrennen, das erst um 21.30 Uhr endete. Und auch am Sonntag dauerte alles etwas länger.

LEBENDE LEGENDE
Die Rallye-Reporter Markus Stier und Reiner Kuhn staunten in Griechenland, dass hier kein Nicht-Grieche so oft startete wie Rudi Stohl (20 Mal). Seitdem kommt der Österreicher als Besucher – jedes einzelne Jahr.

BEIM NACHWUCHS IN MISANO
MSa-Reporter Imre Paulovits war in Misano, konnte so das letzte MotoGP-Rookies-Cup-Rennen von Österreichs Nachwuchshoffnung Jakob Rosenthaler erleben und ihn nach seiner Zukunft befragen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Grüne Hölle bebt

Nach dem Feuerunfall von Niki Lauda 1976 war die Zeit der Nürburgring-Nordschleife abgelaufen. Seither scheut die Formel 1 die Grüne Hölle. Rennen sind dort wegen der Sicherheit undenkbar. Nicht aber Demofahrten. Zehn Jahre nach der letzten veranstaltete Red Bull mal wieder eine. Was auch die Frage nach der Zukunft des GP Deutschland aufwarf.

Von: **Andreas Haupt**

Es war ein Revival mit großen Namen und Autos, die in der Formel 1 Geschichte schrieben. Auf einer Rennstrecke, die dank Jackie Stewart vielen auch als „Grüne Hölle“ geläufig ist. Seit zehn Jahren war auf der Nürburgring-Nordschleife kein modernes Formel-1-Auto mehr gefahren. Jetzt waren für die Show gleich deren fünf eingeplant. Zwei Ferrari mit Zwölfzylinder, zwei Red Bull mit Renault-V8 und ein Williams mit BMW-V10. Die „Red Bull Formula Nürburgring“, so der Name des Events, lockte im Zusammenhang mit den beiden NLS-Rennen über 60 000 Fans an den Nürburgring. Sie sollten ihr Kommen bei Kaiserwetter nicht bereuen.

Vettel als Stargast

Es wehte ein Hauch von Nostalgie durch die Eifel. Zwei Stunden vor Beginn verstopfte ein etwa zehn Kilometer langer Stau die Zufahrtsstraße von der Autobahnabfahrt 33 (Wehr) bis zum Ring. Da soll noch einer sagen, die Formel 1 ziehe in Deutschland keine Massen mehr an. Inzwischen ist es fast drei Jahre her, dass sie im Mutterland des Autos letztmals ein Rennen fuhr. Damals rutschte der Nürburgring in den Corona-Notkalender.

Seither leistet sich Deutschland keinen Grand Prix mehr. Dabei kommen viele Faktoren zusammen, warum in Deutschland Formel-1-Rennen ausbleiben. Es mangelt an der Finanzierung und der Bereitschaft, das hohe Antrittsgeld zu entrichten. Dazu ist die allgemeine Grundhaltung gegenüber dem Automobil eine angespannte.

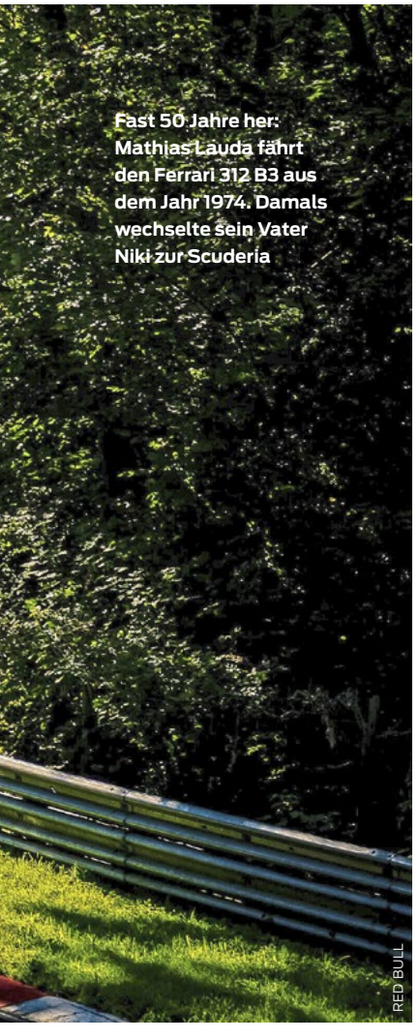
Berger, mit zehn Siegen und 210 GP-Teilnahmen dekoriert, sieht unterschiedliche Baustellen: „In Deutschland läuft es von außen gesehen gerade nicht rund. Egal, ob mit der Wirtschaft oder anderen Themen. Im Motorsport schon gar nicht. Da kommen Diskussionen rund um das Automobil, die Zukunft und Proteste hinzu.“

Mit Nico Hülkenberg gibt es zwar einen deutschen Fahrer, aber keinen, der um Podestplätze fährt. Berger: „In Deutschland fehlt gerade etwas der Unterbau. Du brauchst deutsche Fahrer, die eine Rolle spielen. Die vorne mitkämpfen, Emotionen wecken und damit die Leute mitziehen.“ Ein Event, wie es Red Bull am Samstag (9. September) veranstaltete, kitzelt den schlafenden Riesen wenigstens mal wieder. Zumal mit Sebastian Vettel ein ganz Großer aus der deutschen Motorsport-Geschichte am Start stand.

Fünf F1-Autos, 50 Zylinder: Einzig der RB7 von Sebastian Vettel konsumierte Labor-Benzin. Der Heppenheimer wirbt für synthetische Kraftstoffe.

Um 13:13 Uhr ist es an diesem Tag am Nürburgring so weit. Die Sonne strahlt. Keine Wolke hat sich am Himmel verirrt. Sebastian Vettel rollt die Rampe herunter, vorbei an den Fans zu seiner

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Fast 50 Jahre her: Mathias Lauda fährt den Ferrari 312 B3 aus dem Jahr 1974. Damals wechselte sein Vater Niki zur Scuderia

RED BULL

linken Seite. Der Heppenheimer steuert den Red Bull RB7 heraus aus dem provisorischen Fahrerlager, braucht allerdings Unterstützung, um auf die Piste zu gelangen. Der Lenkwinkel reicht nicht, um die schmale Einfahrt zu treffen. Ein Mechaniker schiebt ihn etwas zurück, dann heizt Vettel den rund 35 000 Fans an der Müllenbachschleife ein.

Der viermalige Formel-1-Weltmeister lässt die Reifen qualmen, er winkt der Menge zu, dann begibt er sich in seinem Weltmeisterauto von 2011 in die Grüne Hölle. Der 2,4 Liter große V8-Saugmotor erschüttert die Nordschleife. Ein bisschen wenigstens. Vettel zügelt wie seine Kollegen den Gasfuß. Er muss es. Ein Safety Car fährt voraus. Schöne Bilder, aber leider kein Nervenkitzel. Etwas mehr Werbung und eine bessere Organisation hätten es schon sein dürfen.

Die 20,8 Kilometer lange Strecke mit ihren 73 Kurven ist für Vettel Neuland: „Es war ein bisschen Abenteuer. Einer der häufigsten Gedanken war: Wo geht es lang? Rechts oder links?“ Seit mehr als neun Monaten ist der 36-Jährige nun Formel-1-Rentner. Er wirkt gelöst, entspannt, nahbar und mit Energie gefüllt. „Ich vermisse das Rennfahren. Im Moment komme ich aber gut klar. Ich habe mehr gute Tage als schlechte.“ Wie sollte es auch anders sein bei einem, der bereits mit dreieinhalb Jahren im Kart saß und zwischen 2007 und 2022 durchgängig in der Königsklasse aktiv war?

Bergers Hoffnung

Vettel ist nicht der Typ, der einfach nur zur Show über die Nordschleife fährt. Er will die Bühne nutzen, um etwas zu vermitteln. Er hat sich in seinen letzten F1-Jahren zu einem Botschafter für Gleichberechtigung und speziell für Umweltschutz entwickelt.

Benzin, das Experten im Labor künstlich aus CO_2 und Wasserstoff herstellen, hat es ihm angetan. Ein solcher synthetischer Kraftstoff – produziert von den Spezialisten des Berliner Unternehmens P1 – nährte den V8 im RB7. Der Literpreis hierfür beträgt um die fünf Euro. Vettel wirbt für diese Art Kraftstoff. „Im Cockpit spürst du keinen Unterschied. Es riecht wie normales Benzin, und es fühlt und hört sich alles ganz normal an. Es ist vielleicht nicht die Lösung, aber vielleicht ein Teil der Lösung.“ Denn ohne nachhaltiges Benzin könne der Motorsport langfristig unter die Räder geraten: „Motorsport ist meine Leidenschaft. Ich will ihn erhalten. Ich fände es schade, wenn man ihn irgendwann verbietet.“

Der RB7 war übrigens der einzige Rennwagen, der bei der Demofahrt Labor-Benzin schluckte. In diesem Auto gewann Vettel in der Saison 2011 elf Rennen und sicherte sich 15 Pole-Positions. Im Jahr darauf schaffte er im RB8 fünf Erfolge. Diesen Red Bull pilotierte bei der „Red Bull Formula Nürburgring“ der schottische Ex-Rennfahrer David Coulthard. Er vertrat den an der Hand verletzten Daniel Ricciardo.

Ralf Schumacher mischte im Williams-BMW FW25 von 2003 mit – allerdings nur auf der GP-Strecke. Auf der Nordschleife wurde der V10-Renner nicht gesichtet. Angeblich, weil die Bodenfreiheit falsch eingestellt war. Gerhard Berger verbaute sich seine erste echte Ausfahrt auf der Nordschleife selbst. Nach Stotter-Start auf der Rampe verlor der Österreicher im Ferrari 412 T2 auf der GP-Strecke die Orientierung: „Ich habe die Einfahrt oben verpasst. Ich stand dann falsch und wollte nicht gegen die Fahrtrichtung wenden. Ich habe den Motor abgestellt. Schlussendlich ist uns die Zeit davongelaufen, um noch auf die Nordschleife zu fahren.“

Den letzten Formel-1-Ferrari mit Zwölfzylinder sahen die Zuschauer also nur kurz. Dafür kurvte der Ferrari 312 B3-74 um die Nordschleife. Mathias Lauda ließ den rund 500 PS starken Zwölfzylinder schreien, mit dem sein Vater 1974 bei Ferrari einstieg. Lauda kam pannenfrei durch die Runde, nicht aber ohne Schweißperlen durch den Tag. Der Salzburger hatte seinen Rennoverall zu Hause vergessen. Berger half mit Ersatz aus.

Fünf alte F1-Autos mit insgesamt 50 Zylindern machten Stimmung. Für mehr? Berger glaubt daran, dass die Formel 1 mittelfristig wieder in Deutschland aufschlägt. Der Einstieg von Audi könnte ein Türöffner sein. Zusammen mit Mercedes: „Das sind zwei Giganten, die sich an den Tisch setzen und der Frage nachgehen werden, was getan werden muss.“ Diese Hoffnung hat auch das Formel-1-Management. ■

RED BULL

Lockere Stimmung: Sebastian Vettel ist seit Ende 2022 Formel-1-Rentner

RED BULL

Durch das Karussell: Coulthard (RB8) verfolgt Vettel im Red Bull RB7

RED BULL

Gerhard Berger hatte im Ferrari 412 T2 einen unfreiwilligen Kurzauftritt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Anführer im Mittelfeld: Albon vor Stroll, Russell, Bottas, Ocon, Zhou und Sargeant

WILHELM

Alexander Albon wildert mit seinem Williams im Revier der Großen. Im Gespräch mit uns erzählt er, wo das Auto besser geworden ist, warum er sich langfristig an Williams gebunden hat und vor 2026 nicht weg will.

Von: **Michael Schmidt**

Sie haben fünf Mal in diesem Jahr WM-Punkte geholt. Welche waren die wertvollsten?
Der siebte Platz von Kanada. Weil er für das Team so wichtig war. Da haben wir unser großes Upgrade gebracht. Und das Rennen in Montreal hat uns bestätigt, dass wir jetzt ein Auto haben, mit dem wir aus eigener Kraft um Punkte kämpfen können. Auf einen Schlag waren wir auf Augenhöhe mit Haas und Alfa Romeo. Das hat alle im Team noch mehr angestachelt. Dazu kam, dass wir das Wochenende von A bis Z perfekt abgewickelt und aus schwierigen Bedingungen das Maximum herausgeholt haben.

Montreal ist eine Strecke, die dem Williams liegt. Zandvoort war das Gegenteil. Waren die Punkte dort nicht die noch größere Leistung?
Wir sagen immer, dass der Williams solche Strecken nicht kann. Das war einmal so. Da hat sich viel geändert. Du fährst nicht auf den vierten Startplatz mit einem Auto, das auf diesem Typ Strecke nichts taugt. Uns hat nur das Maß überrascht, wie gut wir in Zandvoort waren. Das müssen wir noch verstehen. In einer ersten Analyse haben wir festgestellt, dass uns überhöhte Kurven sehr helfen, egal ob langsam oder schnell. Eine der Schwächen des Autos ist, dass beim Reinbremsen in Kurven oft die Räder stehen bleiben. Wenn die Kurven nach innen hängen, verschwindet das für uns. Dazu kam, dass exakt in den Kurven, die flach sind, Gegenwind herrschte. Was es einfacher für uns gemacht hat. Es war die perfekte Rezeptur. Das hat mir Vertrauen in das Auto gegeben, was speziell bei wechselhaften Bedingungen ein Bonus ist. Deshalb bin ich auch anfangs im Regen mit Slicks auf der Strecke geblieben.

Ist der Druck höher auf den Strecken, auf denen man dem Williams Punkte zutraut?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich bin am richtigen Platz“

Die Erwartungen auf Strecken wie Spa und Monza sind höher. Wir müssen uns da manchmal selbst ein bisschen bremsen, weil der Schuss nach hinten losgehen kann. Spa ist ein gutes Beispiel. Wir haben uns große Chancen ausgerechnet und sind mit null Punkten nach Hause gefahren. Deshalb hatten wir unseren Optimismus vor Monza etwas gedämpft und versucht, daraus zu lernen, was wir in Spa falsch gemacht haben.

Das scheint ja gut funktioniert zu haben, oder?
Ja, aber es war ein harter Kampf. Einen, den ich nicht noch einmal führen möchte, obwohl ich mit dem Rennen und dem Resultat super happy bin. Es war wahrscheinlich das härteste Rennen meiner Karriere und sicher das, auf das ich am meisten stolz sein kann. Wir waren nicht ganz so schnell wie erwartet, und die Reifenabnutzung war stärker als vorausberechnet. Schon nach vier Runden wusste ich: Das wird zäh. Ich hatte die McLaren im Rückspiegel und musste die Reifen irgendwie über die Runden bringen. Dass wir für das Rennen nur gebrauchte Garnituren Hart und Medium hatten, hat das Leben für uns noch schwerer gemacht.

Was ist Ihr persönlicher Sieg?
Wenn ich mithelfen kann, Williams auf Platz 7 in der Konstrukteurswertung zu bringen.

Man spürt, dass Williams im Aufwind ist. Fühlt sich das auch von innen so an?
Absolut. Wir haben mit dem Auto Fortschritte gemacht. Aber die waren von langer Hand geplant. Entscheidender ist, dass sich das ganze Team verändert. Da ist viel mehr Selbstvertrauen, ein viel größerer Hunger nach guten Ergebnissen. Williams hat ein paar Jahre am Ende des Feldes verbracht. Das fühlt sich nicht gut an und forderte von allen seinen Tribut. Die Ergebnisse in diesem Jahr haben die ganze Kultur im Team verändert.

„2026 wird sich in der Formel 1 alles ändern. Viele Fahrerverträge laufen aus. Bis dahin will ich sehen, wohin die Reise mit Williams geht.“

Alexander Albon

Sie haben sich 2022 nach einem Jahr Pause langfristig an Williams gebunden. War das ein Poker, oder hatten Sie schon eine Vorahnung, dass daraus eine Erfolgsstory werden könnte?
Mir gefiel das Programm, das mir präsentiert wurde. Das war noch Jost Capito. Jetzt hat James Vowles übernommen. Er zieht in die gleiche Richtung, aber mit seinem eigenen Stil. Dazu kommen die Investitionen von unseren Besitzern (Dorilton). Wir befinden uns momentan im Aufwärtstrend, wissen aber auch, dass das nicht eine lineare Kurve sein muss. Der Anstieg kann mal steiler sein, mal können wir in ein Loch fallen. Aber generell geht es in die richtige Richtung. Du spürst die Aufbruchstimmung in der Fabrik. Ich habe das Gefühl, am richtigen Platz zu sein. Deshalb bin ich jetzt auch daran interessiert, wohin das Ganze führt. Ich habe einen langfristigen Vertrag, nicht super lang, aber lang genug, um mit dem Team zu wachsen.

Helmut Marko hat kürzlich bedauert, dass man Sie zu lange hat gehen lassen. Bereuen Sie nicht, dass Sie sich zu lange gebunden haben?
Ich bereue gar nichts. 2026 wird sich in der Formel 1 alles ändern. Dann laufen auch viele Fahrerverträge aus. Bis dahin will ich sehen, wohin die Reise mit Williams geht. Und ich werde alles geben, um sicherzustellen, dass Williams 2026 im bestmöglichen Zustand in die neue Ära gehen kann. Gleichzeitig werde ich versuchen, meinen Marktwert so hoch wie möglich zu halten.

Bei Red Bull war Max Verstappen der Teamkapitän, bei Williams sind Sie es. Ist das ein Bonus?
Bonus und Verantwortung. Du bestimmst mit, in welche Richtung sich das Auto entwickeln soll. Diese Richtung ist dadurch bestimmt, was du im Auto spürst. Es entwickelt sich also auf deinen Fahrstil hin. Das erlaubt dir wiederum, mehr aus dem Auto herauszuholen. Für den Fahrer ist das eine Win-Win-Situation.

Sind diese Ground-Effect-Autos schwieriger zu fahren, oder ist es schwieriger zu verstehen, wie man sie schnell fahren muss?
Sie sind sensibler. Weil sie so nah über der Straße liegen und so hart gefedert sind. Das Auto reagiert stärker auf Bodenwellen oder Randsteinen. Die Autos der alten Generation waren so weit entwickelt, dass sie sich fast anfühlten, als würde man ein Computerspiel spielen. Die aktuellen Autos bewegen sich mehr. Jetzt braucht es mehr Finesse.

Sie sind ein Kind der Gamer-Generation. Hilft es am Ende, wenn man auch privat Rennen am Computer fährt?
Ich würde nicht sagen, dass ich zur Gamer-Generation gehöre. Ich bin Teil der jüngeren Generation. Wir sind in sehr ähnlichen Autos aufgewachsen. Formel 2- und Formel-3-Autos sind vom Fahrgefühl nicht so weit weg. Die haben auch ganz wenig Federweg und reagieren hektisch auf jede Unebenheit, weil die Aufhängungen viel simpler sind. Wir haben natürlich weniger Erfahrung als die alten Hasen, und das kann ein Nachteil sein, wenn du gezwungen bist, dich schnell an neue Autos anzupassen. Der wird aber dadurch abgeschwächt, dass wir von dem, was wir jetzt im Auto erleben, aus den Nachwuchsklassen schon ganz gut vorgewarnt sind.

Aber erleben Sie am Computer nicht Rennsituationen, die Sie später in der Realität wiedertreffen und haben so einen Vorteil gegenüber denen, die mit virtuellen Rennen nichts anfangen können?
Jede Art von Fahren ist von Nutzen. Ob das am Computer ist, in der DTM, in Gokarts, selbst im Straßenauto. Jede Erfahrung vergrößert dein Vokabular und macht dich zu einem besseren Rennfahrer. ■

Alexander Albon

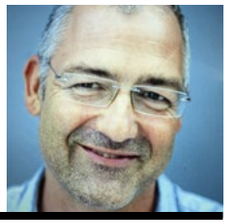
Geburtstag: 23.03.1996
Geburtsort: London (GB)
Herkunftsland: Thailand

WILHELM
Die Williams-Gang: Albon mit Teamkollege Sargeant

WILHELM
Gut in Form: Albon punktete bei beiden Rennen nach der Sommerpause

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Trend zu Nachtrennen: die Dunkelziffer der F1



In Singapur beginnt der Übersee-Endspurt der F1-Saison 2023. Ein Rennen unter Flutlicht ist aber schon längst nichts Besonderes mehr im Kalender.

Von: **Elmar Brümmer**

Würde es Nachtrennen in der Formel 1 nicht schon geben, man müsste sie glatt erfinden. Was war das für eine Aufregung, 2008, als die Formel 1 zum ersten Mal an der Marina Bay vor Anker ging: Rennen auf einem Stadtkurs nach Sonnenuntergang, so ganz ohne Scheinwerfer? Auch der Hinweis auf Flutlicht konnte zunächst wenig beruhigen, viele hatten die traurigen Funzeln an Fußballplätzen im Kopf, die das späte Training der AH-Mannschaft im Halbschatten ließ. Allein, der Glaube half: In Asien werden sie es schon hinbekommen. Bis dahin kannte man Singapur nur als Umsteigeflughafen. Changi Airport war schon damals eine Klasse für sich. Der Stadtstaat in Äquatornähe ist kein Ort für Schwarzseher.

Plötzlich standen und fuhren sie durch die tropische Nacht. Über Straßenbahnbrücken, zwischen Hochhausschluchten, am Wasser entlang und um ein Stadion herum. Wie von Zauberhand im Zentrum einer pulsierenden Wirtschaftsmetropole errichtet, dagegen sahen sie in Monte Carlo wie Amateure aus.

Und dann die Macht der Bilder: Selbst hartgesottene Grand-Prix-Veteranen konnten sich dem Zauber nicht entziehen, als erstmals die Hubschrauberkameras die Szenerie von oben zeigten – eine Schlange aus Licht wand sich durch eine imposante Wolkenkratzer-Landschaft. Selbst heute, wo das Nachtrennen längst zu einem festen Highlight im Rennkalender geworden ist, kommt einem die Szenerie noch unwirklich vor.

Zum Stromausfall oder dem gefürchteten Monsunregen während des Grand Prix kam es bislang nie. Der Kontrast aus tropischer Nacht und heranrasenden Rennwagen aber wird immer eine ganz eigene, faszinierende Atmosphäre schaffen. Nachtgeschichten sind die Geschichten einer leuchtenden Bewegung.

Die Mutter aller Nachtrennen hat längst Nachahmer gefunden. In Bahrain fahren sie ebenso wie in Abu Dhabi in die Dämmerung,

> „So etwas hatte ich vorher noch nie erlebt. Die hohe Luftfeuchtigkeit und nur wenige Geraden zum Ausruhen zermürben einen Fahrer im Rennen."
>
> Daniel Ricciardo

und die Formel 1 lässt sich für die späte Startzeit extra entlohnen. Saudi-Arabien und Katar wollen die Zuschauer ebenfalls nicht bei Wüstentemperaturen tagsüber schmoren lassen, und Las Vegas muss allein aus Imagegründen der Neonsonne huldigen. Damit findet ein Viertel aller Rennen abends statt. Singapur als leuchtendes Vorbild hat es erst möglich gemacht. Weitere Nachtpartien braucht es nun aber wirklich nicht mehr.

Aber was, außer dem Reiz des Besonderen, macht Rennfahrer und Fans zu Nachtschwärmern? Warte, bis es dunkel wird. Wenn sich der Hintergrund des Riesenrads am Fahrerlager pechschwarz verfärbt, mutieren die Formel-1-Piloten zu den Herren der Finsternis. Zumindest wirken sie so.

Die Strecke selbst hat Tageslichtniveau, und die Bestrahlung von außen bringt etwas hervor, das sonst so schmerzlich vermisst wird: Plötzlich sind durch das Helmvisier die Gesichter der Fahrer zu erkennen, endlich sieht man die Wut oder die Freude, erkennt die Anstrengung. Die Nacht verleiht dem Grand Prix Gesichter. Max Verstappen und Co. sind plötzlich mehr als Glühwürmchen, werden zu rasenden Lichtgestalten.

Als wenn der auf Stadtkursen noch mal schmalere Grat zwischen Mut und Übermut nicht schon anspruchsvoll genug wäre, kommt auch noch die Hitze der tropischen Nacht hinzu, die sich bestenfalls auf 26 Grad absenkt. Zusammen mit einer enormen Luftfeuchtigkeit und der feuerfesten Rennwäsche fühlen sich alle in den Cockpits wie in einer rasenden Sauna. Es verwundert daher, dass Valtteri Bottas unter diesen finnischen Idealbedingungen hier nie gewinnen konnte.

Guten Abend, gut' Nacht? Nein, Nachtrennen sind kein Schlaflied. Sondern ein Weckruf. Fahrer, die sich verbremsen, müssen sich frech fragen lassen, ob ihre Augen noch gut genug sind. Wohl dem, der genügend Vitamin A mitbringt. Die Nacht ist eine ewige Spirale, die Formel 1 dient als willkommener Beschleuniger für die Herausforderungen, die Dämmer- und Geisterstunden mit sich bringen. Singapur zeigt, dass man sich einfach nur drauf einlassen muss. Träume wollen gelebt werden. ■

RETURN TO SENDER

Trend zu immer mehr Nachtrennen

Wird die Action besser unter Flutlicht? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

WILHELM

Lichterspiel: Singapur war das erste von vielen Nachtrennen. Die Herausforderung ist aber immer noch einzigartig

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Kein Alfa für Haas

Das Kapitel Alfa Romeo in der Formel 1 scheint beendet. Der italienische Automobilhersteller wollte bei Haas wie bei Sauber den Chassisnamen. Gene Haas lehnte ab.

Von: **Michael Schmidt**

Seit 2019 fährt der Schweizer Sauber-Rennstall unter dem Banner von Alfa Romeo. Zum Preis von angeblich zwölf Millionen Euro durften die Autos den Namen des italienischen Automobilherstellers tragen. Was natürlich ein Etikettenschwindel ist. Alfa Romeo ist weder Teilhaber des Teams noch wird eine Schraube des Autos in Mailand konstruiert oder gebaut.

Zum Ende der Saison endet diese Partnerschaft. Audi bereitet langsam die Übernahme vor. Das geht nicht unter dem Namen eines anderen Herstellers. Alfa Romeo versuchte deshalb beim zweiten Ferrari-Kunden Haas zu landen. Unter gleichen Konditionen. Doch der US-Rennstall will seinen Chassisnamen nicht zur Verfügung stellen. Haas bleibt Haas, weil es Teil der Werbestrategie des Besitzers ist. Gene Haas will seine CNC-Fertigungsmaschinen bekannt machen. Außerdem hat er einen Hauptsponsor. Moneygram soll fast das Dreifache der Summe von Alfa Romeo bezahlen. Das Angebot, den Ferrari-Motor in Alfa Romeo umzutaufen, lehnte Stellantis-Chef Carlos Tavares ab. ■

WILHELM

Der Haas wird in Zukunft doch nicht die Logos von Alfa Romeo tragen

Formel 1

Alle Teams unter Limit

Im letzten Jahr mussten drei Teams wegen Überschreitung des Kostendeckels oder Formfehlern Strafe zahlen. Diesmal sind alle sauber.

Von: **Michael Schmidt**

Der Budgetdeckel ist ein Schreckgespenst. Spätestens seit Red Bull im letzten Jahr wegen Überschreitung des Limits sieben Millionen Dollar Strafe bezahlen musste und zehn Prozent seiner Windkanalzeit gestrichen bekam. Dazu wurden Williams und Aston Martin Formfehler bei der Abrechnung nachgewiesen. Auch sie wurden zur Kasse gebeten. Nach den schlechten Erfahrungen erwartete die Szene in diesem Jahr weitere Verstöße. Zumal die Teams immer mehr Schlupflöcher fanden, Kosten auf neu geschaffene Kostenträger abzuwälzen oder teure Angestellte in Fremdprojekte auszulagern.

Seit März haben die mittlerweile zehn FIA-Prüfer sechs Monate lang die Abrechnungen der Teams für die Saison 2022 untersucht und sind nun zu dem Ergebnis gekommen, dass alle sauber sind. Es gab keinerlei Übertretungen. Der FIA wurden auch nicht durch Whistleblower Sünder oder verdächtige Abrechnungspraktiken gemeldet. Die Teams bekamen das Ergebnis ein paar Tage vor der öffentlichen Bekanntgabe präsentiert. Kein Team hat beim Weltverband Zweifel angemeldet. Das passiert nur hinter vorgehaltener Hand. Während die FIA stolz darauf ist, dass ihr System im zweiten Jahr funktioniert, rumort es in der Szene. Grund dafür ist die am 19. April publizierte Direktive TD045, die das Auslagern von Arbeiten in Fremdfirmen und Teilzeitarbeit rückwirkend vom 1. Januar 2023 verbietet. Jetzt rechnen viele damit, dass einige große Team 2024 Probleme bekommen könnten. ■

WILHELM

In der Saison 2022 hat kein Team den offiziellen Kostenrahmen gesprengt

NACHRICHTEN

ÄRGER UM MARKO

Helmut Marko hat mit seinem Auftritt bei ServusTV vergangene Woche für Wirbel gesorgt. Der Red-Bull-Sportchef brachte die inkonstanten Leistungen von Sergio Pérez mit seiner Herkunft in Zusammenhang. Ein paar Tage später folgte die Entschuldigung: „Es war falsch, einen Bezug zu seiner Herkunft herzustellen. Dafür möchte ich mich in aller Form entschuldigen."

HAAS PLANT B-VERSION

Haas wird beim Heimspiel in Austin mit einer B-Version des VF-23 auftauchen. Dabei gibt es nicht nur einen neuen Unterboden, sondern auch Seitenkästen, die nach dem Red-Bull-Vorbild nach hinten abfallen. Das alte Konzept mit den hohen Seitenkästen versprach laut den CFD-Simulationen keine Fortschritte mehr.

MCLAREN-UPGRADE

McLaren wird sein Auto in Singapur großflächig umbauen. Der letzte größere Schritt beim GP Österreich brachte das Team in die Spitzengruppe. „Der neue Schritt ist nach den Windkanal-Zahlen nicht ganz so groß", erklärte Teamchef Andrea Stella. „Für Siege wird es leider noch nicht reichen. Aber ich hoffe, dass wir wenigstens um Podiumsplätze kämpfen können."

UMBAU DER STRECKE

Die Veranstalter des Singapur-Grand-Prix haben zum Rennen dieses Jahr die Streckenführung geändert. Im letzten Sektor fallen vier 90-Grad-Kurven weg. Der Kurs soll dadurch flüssiger werden. Am Setup der Autos ändert das allerdings nicht viel. Auf dem Stadtkurs ist immer noch maximaler Abtrieb gefragt.

ZEITPLAN GP SINGAPUR

Training 1: 11.30 Uhr
Training 2: 15.00 Uhr
Training 3: 11.30 Uhr
Qualifikation: 15.00 Uhr
Rennen: 14.00 Uhr

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Scott Dixon behielt beim chaotischen Saisonabschluss in Laguna Seca die Nerven und gewann

INDYCAR

Nummer 56 für Dixon

Scott Dixon (Chip Ganassi) sicherte sich den Erfolg beim Saisonabschluss in Laguna Seca. Der Routinier profitierte von insgesamt acht Gelbphasen. Die Piloten bekleckerten sich in Kalifornien nicht mit Ruhm und knallten sich regelmäßig ins Auto. Meister Palou kosteten die Unterbrechungen den Sieg.

Von: **Joel Lischka**

Den Titel hatte Álex Palou bereits eine Woche vor dem Saisonfinale in Portland fixiert. In Laguna Seca wollte der Ganassi-Pilot den sechsten Sieg des Jahres einfahren. Teamkollege Scott Dixon hatte vor Rennstart Rang 2 sicher. Josef Newgarden, Scott McLaughlin (beide Penske) und Pato O'Ward (McLaren) kämpften noch um Rang 3 in der Meisterschaft.

Palous Weigerung, 2024 für McLaren zu fahren, war auch am letzten Renn-Wochenende des Jahres Gesprächsthema. „Wir werden keinen Fahrer zwingen, für McLaren zu fahren, der nicht will", bekräftigte McLarens Firmenboss Zak Brown vor dem Start. Am Freitag verkündete das Team David Malukas für die Saison 2024. Der 21-Jährige ersetzt bei McLaren den abwandernden Felix Rosenqvist. Der sollte ursprünglich für Palou Platz machen und wechselt zu Meyer Shank Racing. Rosenqvist wollte sich standesgemäß nach zwei McLaren-Jahren verabschieden und stellte sein Auto auf die Pole-Position. McLaughlin qualifizierte sich auf Platz 2 vor Teamkollege Newgarden. Palou ging von Rang 5 ins Saisonfinale. Dixon startete wegen einer Grid-Strafe von Platz 11.

Dixon trotzt Chaos

Beim Start schob Christian Lundgaard in Kurve 2 McLaughlin ins Kiesbett. Die Kettenreaktion sorgte für Kleinholz und für die erste Gelbphase. Dixon schubste Rinus Veekay (Ed Carpenter) von der Bahn und kassierte eine Durchfahrtsstrafe. Den ersten Restart entschied Rosenqvist für sich. Palou lag da schon auf Platz 2 und überholte den McLaren-Mann mit einem harten Manöver in der Zielkurve. Der Spanier zog auf der härteren Mischung schnell davon.

Nur die vielen Gelbphasen stoppten Palous Solofahrt. Gegen Ende des ersten Renndrittels schoss Marcus Ericsson (Ganassi) seinen Landsmann Rosenqvist ab. Diese Gelbphase nutzte Palou für seinen ersten Stopp, bei dem er erneut die harten Reifen aufzog. Immer wieder knallte es bei den Restarts in der Zielkurve. Insgesamt acht Neutralisierungen gab es in Laguna Seca. Die Unterbrechung in Runde 58 kostete Palou den Sieg: Er stoppte unter Gelb und fiel auf Platz 15 zurück.

Teamkollege Dixon hatte mehr Glück. Ihn spülte das Chaos nach vorne. Der Neuseeländer übernahm in Runde 76 die Führung und verteidigte sie bis ins Ziel. Dahinter landete Scott McLaughlin, der trotz drei benötigter Frontflügel noch auf den dritten Platz der Meisterschaft sprang. Palou komplettierte das Podium. Dixon feierte in Laguna Seca seinen 56. Erfolg und liegt nur noch elf Siege hinter Rekordhalter A. J. Foyt. Der 43-Jährige brachte das Chaos in Laguna Seca nach dem Rennen nüchtern auf den Punkt: „Wir haben gewonnen. Das ist alles, was zählt. Wir haben gewonnen." ■

INDYCAR, LAGUNA SECA

1.	Scott Dixon	2:17.41,6400 h
2.	Scott McLaughlin	+ 7,3180 s
3.	Álex Palou	+ 10,6111 s
4.	Will Power	+ 14,6669 s
5.	Callum Ilott	+ 21,1289 s
6.	Christian Lundgaard	+ 21,3750 s
7.	Alexander Rossi	+ 22,2153 s
8.	Marcus Armstrong	+ 27,1310 s
9.	Patricio O'Ward	+ 28,3907 s
10.	Ryan Hunter-Reay	+ 32,3407 s

Pole-Position:
F. Rosenqvist: 1.06,6416 min
Meiste Führungsrunden:
Á. Palou, 51/95 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Palou	656 Punkte
2.	Dixon	578
3.	McLaughlin	488
4.	O'Ward	484
5.	Newgarden	479

INDYCAR

Ericsson räumt Rosenqvist ab: Nur eine von vielen Kollisionen beim Saisonfinale

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

auto motor und sport

MOBILITÄT DER ZUKUNFT KONGRESS 2023

Dr. Jörg Rheinländer
Vorstandsmitglied
der HUK-COBURG
Versicherungsgruppe

Hagen Heubach
Global Vice President und
Leiter der Industry Business Unit
Automotive bei SAP

19.09.2023

DER WEG IN DIE ZUKUNFT:

SICHER | DIGITAL | NACHHALTIG

Dr. Jan Becker
CEO und Gründer
von APEX.AI

Augustin Friedel
Senior Manager bei MHP –
A Porsche Company

Mathias Knauer
Head of Sales & Solutions
TotalEnergies Charging Solutions
Deutschland GmbH

Dr. Michael Steiner
Mitglied des Vorstandes
Forschung und Entwicklung
Porsche AG

Markus Schäfer
Vorstand für Forschung
und Entwicklung, CTO,
Mercedes-Benz Group AG

Cyrille Roget
Direktor für Wissenschafts- und
Innovationskommunikation,
Michelin

All keynotes available in English!

Wie machen wir uns fit für die Zukunft?

Gemeinsam mit den Größen der Automobil- und Zuliefererindustrie betrachten wir kritisch die aktuellen Entwicklungen der Transformation, liefern spannende Insights der Branche und diskutieren,

- welche Rahmenbedingungen wir für eine CO_2-neutrale Mobilität benötigen,
- wie Energiekrisen verhindert werden können,
- welche Gebiete die künstliche Intelligenz beeinflussen kann,
- welche Rolle Europa beim globalen Transformationsprozess spielen wird.

Werden Sie Teil der Transformation unter
www.ams-kongress.de

JETZT KOSTENLOS ANMELDEN

Unsere Gold-Sponsoren: HUK-COBURG Aus Tradition günstig; MHP A PORSCHE COMPANY

Unsere Silber-Sponsoren: Apex.AI; AVL; e·on; MICHELIN; TotalEnergies

Unser Bronze-Sponsor: SAP

Unser Content-Partner: McKinsey & Company

Unsere Partner: Audi; BYD; FIAT; GENESIS; HYUNDAI; KIA; KRAVAG; NIO; OPEL; PIRELLI; pulsatrix; RHV; SKODA; Toyota; VREDESTEIN TYRES; WEY

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BMW zum Sechsten

BR FOTO

Kuba Giermaziak und Christian Krognes dominierten im BMW

Die BMW-Festspiele auf der Nürburgring-Nordschleife gehen weiter. Kuba Giermaziak und Christian Krognes siegten in beiden 6h-Rennen am vergangenen Wochenende. Am Sonntag feierte Walkenhorst Motorsport sogar einen Doppelsieg.

Von: **Bianca Leppert**

Mit dem aus dem Kegeln bekannten Spruch „Alle Neune“ wird es für BMW in dieser Saison der Nürburgring Langstrecken-Serie zwar nichts mehr. Da kam ein Sieg von Falken Motorsports dazwischen. Doch die Statistik sechs Siege aus sieben Rennen für den M4 GT3 ist aktuell. Gleich zu zwei getrennt gewerteten 6h-Rennen an einem Wochenende rief die NLS dieses Mal. Der Double-Header hatte zwei Besonderheiten. Am Samstag wurde zum einen zum ersten Mal der komplette Grand-Prix-Kurs – inklusive AMG-Arena und Müllenbachschleife – in Kombination mit der Nordschleife gefahren. Zum anderen startete das Rennen aufgrund des Red-Bull-Show-Events erst um 15.30 Uhr und führte damit bis um 21.30 Uhr in die Nacht hinein, 24h-Feeling inklusive.

Von ganz hinten nach vorn

Dabei feierten die Walkenhorst-Piloten Christian Krognes und Kuba Giermaziak bei Temperaturen von knapp 30 Grad Celsius einen besonderen Sieg. Denn das Duo musste vom Ende der Startgruppe starten, weil man im Qualifying auf einer Ölspur ausgerutscht war und das heftig beschädigte Auto repariert werden musste. „Ich habe die Flagge gesehen, aber ich dachte, die Ölspur beginnt erst danach. Ich habe mit 200 km/h die Streckenbegrenzung getroffen. Das Chassis blieb zum Glück okay“, sagte Giermaziak. „In Runde eins konnte ich direkt bis auf Platz 13 vorfahren. Ich musste bis dahin nur Cup-Autos und GT4-Autos überholen. Sie haben mir die Tür offen gelassen. Nach dem ersten Stint bin ich hinter David Pittard rausgekommen. Erst war er schneller, dann haben seine Reifen aber abgebaut, und unsere Reifen waren über die Distanz besser. Unsere Yokohama-Reifen funktionieren bei der starken Hitze wirklich richtig gut.“

> „Unsere Reifen waren über die Distanz einfach besser. Ich muss sagen, die Yokohama-Reifen funktionieren bei der starken Hitze wirklich richtig gut.“
>
> Kuba Giermaziak, Walkenhorst

Mit über 1.26 Minuten Vorsprung war der Sieg dominant. Vor allem im finalen Stint ließ man bei Walkenhorst nichts anbrennen und konnte sich abset-

BR FOTO

Erst Ausfall, dann Klassensieg in der V4: Huber/Frisse/Brink im BMW 325i

BR FOTO

Die #1 ist wieder auf Meisterschaftskurs: Zils/Sandberg/Leisen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

zen. Zudem musste der zweitplatzierte Falken-Porsche #3 (David Pittard/Klaus Bachler), der über weite Strecken führte, noch eine Zeitstrafe von 35 Sekunden verschmerzen, die wegen eines Gelbvergehens zu einem früheren Zeitpunkt im Rennen ausgesprochen worden war.

Bei Falken ging man auch wegen der neuen Streckenvariante und der Hitze auf Nummer sicher und setzte auf 7-Runden-Stints. „BMW war bei diesen Bedingungen einfach stark", sagte Bachler. „Wir wussten, dass es schwierig würde, dieses Auto zu schlagen. Ich bin nach dem Start auch eine Runde lang an zwei Cup-Autos hängen geblieben und habe zwei Plätze verloren."

Auf dem dritten Rang landete der zweite Porsche 911 GT3 R von Falken Motorsports (Dennis Fetzer/Martin Ragginger). Fetzer hatte kurz vor Schluss noch einen Schreckmoment, als er sich von der Strecke drehte, konnte aber weiterfahren und trotzdem noch das Podium sichern. „Vor mir war plötzlich eine Gelbphase, und das Auto vor mir hat so stark gebremst, dass ich auf dem Gras bremsen musste, um auszuweichen", sagte Fetzer.

Der Ferrari 296 GT3 (#19), der zu Beginn das Geschehen an der Spitze diktierte und die Pole innehatte, wurde mit der Pro-Am-Besetzung Aust/Ludwig/„Schell"/Kohlhaase am Ende Sechster. Dazwischen schoben sich der Dörr-Aston Martin (Dörr/Dörr/Thiim) und der Schnitzelalm-Mercedes (Marchewicz/Caresani/Assenheimer/Ellis) auf die Plätze 4 und 5. Der Scherer-Audi #5 von Stippler/Kolb musste die Segel vorzeitig streichen, weil ein anderes Fahrzeug ins Heck gekracht war und dabei die Antriebswelle beschädigt wurde.

Am Sonntag standen bei NLS 7 erneut sechs Stunden auf dem Programm, allerdings wieder in der klassischen Variante mit Kurzanbindung des GP-Kurses und Nordschleife und nur noch 91 Startern – davon elf GT3-Fahrzeuge. Bei Falken Motorsport hatte man beide Autos bereits eingepackt, weil eine Teilnahme von vornherein nicht geplant war.

Meisterschaft ganz knapp

Es zeigte sich das gleiche Bild wie am Vortag. Der Walkenhorst-BMW hatte alles im Griff. Dieses Mal feierte man einen Doppelsieg mit Krognes/Giermaziak (#34) vor dem Schwesterauto von Pereira/Krütten (#35). Die hatten im Quali noch mit einem Felgenbruch, den es zuletzt am M4 häufiger gab, zu kämpfen.

Der Weg zum Sieg war für Giermaziak/Krohn früh geebnet. Denn die Konkurrenz eliminierte sich selbst. Der Scherer-Audi #5 wurde wie so oft in dieser Saison wieder einmal von einem Reifenschaden gestoppt. Dabei hatte Michelin unter anderem auch mit Porsche auf Reifentests gesetzt, nachdem es beim 24h-Rennen schon zu zahlreichen Reifenschäden gekommen war. Auch der Schnitzelalm-Mercedes (#11) verabschiedete sich vorzeitig mit einem Einschlag im Bereich Wippermann. Der racing-one-Ferrari fiel durch die Pro-Am-Kombi zurück und musste im letzten Renndrittel aufgrund eines Schadens abstellen.

Lediglich nach dem Rennen zitterte man bei Walkenhorst kurz. Denn es wurde eine Untersuchung wegen Überholen bei gelber Flagge eingeleitet. Man kam jedoch zum Schluss, dass das andere Fahrzeug so stark verlangsamt hatte, dass Krognes keine Wahl blieb. Zumal eine Strafe beim Vorsprung von 2.52 Minuten ohnehin nichts am Ergebnis geändert hätte. Den dritten Platz hinter dem Walkenhorst-Doppelpack heimste der Aston Martin Vantage von PROsport Racing ein (Breuer/Böckmann/Dumarey).

In der Meisterschaft sieht es für das Adrenalin-Trio Daniel Zils, Oskar Sandberg und Philipp Leisen bestens aus. Sie haben die maximale Punktzahl erreicht. Der Titel könnte nur in Gefahr geraten, wenn die Seriensieger von SRS Team Sorg Rennsport in der Cup3 weiter voll punkten. Dann herrscht Gleichstand. ■

NLS, 6. LAUF, 63. ADAC ACAS CUP (6 STUNDEN)

Pole-Position
#19, Aust/Ludwig/Kohlhaas/„Schell" (racing one, Ferrari 296 GT3), 8.46,743 min
Schnellste Runde
#34, Krognes/Giermaziak (Walkenhorst Motorsport, BMW M4 GT3), 8.29,154 min

1.	#34	Krognes/Giermaziak	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	39 Runden
2.	#3	Pittard/Bachler	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1.26,623 min
3.	#4	Fetzer/Ragginger	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 4.58,207 min
4.	#24	Dörr/Thiim/Dörr	Dörr Motorsport	Aston Martin Vantage GT3	SP9 Pro	+ 5.49,095 min
5.	#11	Assenheimer/Caresani/Ellis/Marchewicz	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 6.00,490 min
6.	#19	Kohlhaas/Ludwig/Aust/„Schell"	racing one	Ferrari 296 GT3	SP9 Pro-Am	+ 6.52,676 min
7.	#35	Krütten/Pereira	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 1 Runde
8.	#100	Otto/Leuchter	Max Kruse Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
9.	#121	Kranz/Müller/Brück/Di Martino	KKrämer Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
10.	#25	Wehrmann/Thyssen/Evans	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro-Am	+ 1 Runde

NLS, 7. LAUF, 62. ADAC REINOLDUS-LANGSTRECKENRENNEN (6 STUNDEN)

Pole-Position
#5, Stippler/Kolb (Scherer Sport PHX, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 7.52,670 min
Schnellste Runde
#34, Krognes/Giermaziak (Walkenhorst Motorsport, BMW M4 GT3), 7.56,743 min

1.	#34	Krognes/Giermaziak	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	43 Runden
2.	#35	Pereira/Krütten	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 2.52,469 min
3.	#17	Dumarey/Breuer/Böckmann	PROsport Racing	Aston Martin Vantage GT3	SP9 Pro	+ 5.18,943 min
4.	#24	Thiim/Dörr/Dörr	Dörr Motorsport	Aston Martin Vantage GT3	SP9 Pro-Am	+ 6.18,471 min
5.	#100	Otto/Leuchter	Max Kruse Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
6.	#121	Kranz/Müller/Brück/Di Martino	KKrämer Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
7.	#102	Von Danwitz/Bünnagel/Nagelsdiek	Black Falcon Team Identica	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
8.	#107	Zimmermann/Kofler/Hoffmeister	Mathol Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
9.	#50	Heimrich/Klasen/Rocco	équipe vitesse	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Am	+ 1 Runde
10.	#45	Putman/Espenlaub/Christodoulou/Lewis	CP Racing	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro-Am	+ 1 Runde

BR FOTO

Wieder der Wurm drin: Der Scherer-Audi hatte erneut Reifenschäden

BR FOTO

Abendstimmung in der NLS: Das Samstagsrennen dauerte bis 21.30 Uhr

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zu acht in Sachsen

Landgraf vorneweg: Owega/Seppänen holten sich im Mini-Feld beide Laufsiege

ADAC MOTORSPORT

Das ADAC GT Masters hat aktuell keinen leichten Stand. Nach dem Aufwärtstrend am Nürburgring mit 15 Autos waren am Sachsenring nurmehr acht Autos zugegen. Guten Sport gab es trotzdem. Die Sieger waren an beiden Tagen Salman Owega und Elias Seppänen in ihrem Landgraf-Mercedes.

Von: **Michael Bräutigam**

Dass es nach dem Norisring einen erneuten Minusrekord zu beklagen gab, lag an einer Reihe unabhängiger Ereignisse. Zuvorderst betreffend Igor Walilko, der schon am Nürburgring pausierte und von Neil Verhagen vertreten wurde. Nach dem Tod seines Vaters, der bereits für den Eifel-Nichtstart sorgte, hat der Pole nun seine Saison beendet. Sein Team FK Performance sowie Verhagen starteten parallel beim 6. und 7. NLS-Lauf am Nürburgring, sodass man am Sachsenring aussetzte. Leidtragender war Kim-Luis Schramm, der dadurch ebenfalls zuschauen musste.

Das zweite Schicksal betrifft das Team Huber Racing und die bisherigen Titelaspiranten Jaxon Evans und Tim Zimmermann. Deren Teamchef Christoph Huber ist als absolutes Arbeitstier bekannt, Pausen kennt er nicht. Und genau das wirkt sich jetzt auf seine Gesundheit aus, weshalb er bis auf Weiteres außer Gefecht gesetzt ist. Der erst 28-jährige Luca Rettenbacher schmeißt nun den Laden, doch das noch in der Umstrukturierung befindliche Team muss sich aufs Kerngeschäft mit den Cup-Porsche konzentrieren. Das GT Masters fällt deshalb für den Moment hintenrüber.

GT Masters nicht in Gefahr

Das dritte „No Show“ geht auf das Konto des Engstler-Audi. Hier wartet man vergeblich auf Zahlungen eines Fahrers, der sich seinen Quereinstieg vom Kartsport in die GT3-Szene erfolgreicher erhofft hatte. Es hapert also nicht unbedingt am Geld, sondern eher am Willen, dieses weiterhin zu überweisen. Das Auto war zwar vor Ort, blieb aber im Fahrerlager stehen. Macht unterm Strich drei fest eingeschriebene Autos, die nicht ins Geschehen eingreifen konnten.

> „Wir reden über Einzelschicksale, die mir leidtun und der Serie wehtun. Aber es ist kein strukturelles Problem. Wir werfen das Ding nicht ohne Kampf in die Tonne.“
>
> Thomas Voss, ADAC

„Wir reden im Grunde genommen über Einzelschicksale, die mir leidtun und der Serie wehtun. Aber es ist kein strukturelles Problem“, sagt ADAC-Motorsportchef Thomas Voss. Dass die Serie vielleicht schon nächstes Jahr nicht mehr existieren könnte, weist Voss weit von sich. „Wir werfen das Ding nicht ohne Kampf in die Tonne, dafür haben wir es zu lange gemacht.“ Will sagen: Auch weil der Sprung aus dem GT4 in die DTM zu groß ist, wird man am ADAC GT Masters festhalten und plant fleißig für 2024.

Vor allem wäre eine Verteufelung der Situation unfair denen gegenüber, die nichts für den Teilnehmerschwund können, sprich: denjenigen, die da sind.

Dass man nämlich auch mit nur acht Autos sportlich mächtig Staub aufwirbeln kann, zeigten die Akteure schon am Samstag. Zunächst gab es die nächste Show von Salman Owega. In letzter Sekunde schnappte er GRT-Lambo-Pilot Benjamin Hites die Pole weg. Vom besten Startplatz fuhr er dem Feld mit genau den Siebenmeilenstiefeln davon, die er am Norisring und Nürburgring anhatte. Zur Öffnung des Boxenstoppfensters hatte er bereits 13 Sekunden auf Hites herausgefahren.

Wildes Samstags-Finish

Auch Fahrpartner Elias Seppänen hielt die Schlagzahl an der Spitze hoch und fuhr dem dritten Saisonsieg anscheinend unangefochten entgegen. Doch gegen Rennende machte der reifenmordende Kurs den Teilnehmern zunehmend zu schaffen. Erst musste Marco Mapelli den von Hites übernommenen GRT-Lambo mit Reifenschaden an die Box steuern. Bei Nico Menzel (Huber Motorsport/Porsche) ging auf einem starken zweiten Platz liegend ebenfalls ein Reifen in die Knie,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC MOTORSPORT

Der aktuelle Matchwinner: Überflieger Salman Owega nach Samstags-Pole

ADAC MOTORSPORT

Kein Glück und dann noch Pech: Die Halbzeit-Champions Müller und Gehrsitz

doch er war nur noch Passagier und kreiselte ins Kiesbett. Das Safety Car musste rauskommen und führte das Feld zusammen – was folgte, war Action pur.

Beim Restart mit noch zwei zu fahrenden Runden überrumpelte erst Ben Green im Schubert-BMW Sven Müller im Joos-Porsche für Platz 2. Bei Müllers Versuch, Ralf Aron (HRT/Mercedes) im Kampf um P3 hinter sich zu halten, schlüpfte Maximilian Götz im zweiten HRT-Mercedes durch. Auch Aron kam kurz danach vorbei, sodass Müller und Finn Gehrsitz nur P5 blieb. „Kurz vor der Safety-Car-Phase dachte ich mir: was für ein langweiliges Rennen. Ich habe einfach gepusht und versucht, dranzubleiben. Aber danach wurde es noch mal spaßig“, berichtete Green.

Götz machte dahinter Druck, weil am Schubert-BMW die Reifen ihre beste Zeit hinter sich hatten. „Noch eine Runde mehr, und ich hätte den BMW bekommen. Er ist überall rumgerutscht, das war die Sachsenring-Drift-Challenge“, sagte der zweifache GT-Masters-Champion.

Strafe für Götz-Mercedes

Nach dem Podium am Samstag war Götz auch am Sonntag hoch motiviert. Zwar musste er sich im Qualifying zunächst Mapelli geschlagen geben, doch der Italiener wurde fürs Blocken von Aron um drei Startplätze nach hinten versetzt. So bildete HRT die komplette erste Startreihe.

In der Anfahrt zur ersten Kurve war Aron auf der Außenbahn etwas zu spät auf der Bremse und verlor gleich die Position an Seppänen. Götz fuhr daraufhin genauso an der Spitze davon wie Owega tags zuvor. Seppänen hielt souverän P2, während Mapelli das fünfköpfige Verfolgerfeld anführte.

An den Positionen änderte sich erst nach Öffnung des Boxenstoppfensters etwas. Und wieder sollte es nicht ohne Dramen abgehen. Eines betraf auch Götz und Fahrpartner Petru Razvan Umbrarescu. Der hatte nämlich nach dem Fahrerwechsel die Boxenstoppzeit um 2,2 Sekunden unterschritten und erhielt deshalb eine Durchfahrtsstrafe.

Aus der Führung und 15 Sekunden Vorsprung vor Owega wurden am Ende Platz 6 und 44 Sekunden Rückstand. Erst arbeitete sich Umbrarescu in Zweikämpfen auf, dann rodelte er selbst kurz vor Schluss durchs Kies und verlor noch P5.

Owega fuhr derweil souverän den vierten Saisonsieg ein. Mit einer Siegquote von 50 Prozent setzte man sich in der Tabelle deutlich von den Verfolgern ab. Auch, weil es am Sonntag erneut den Hubert-Motorsport-Porsche mit einem Reifenschaden erwischte. Die Joos-Truppe musste den rechten Hinterreifen ebenfalls nach einem Platten tauschen. Das Duell der Boxencrews um P7 entschied jene von Menzel/Fittje.

Mapelli und Hites kamen diesmal ohne Druckverlust im Reifen durch und holten P2. Arons Fahrpartner Alain Valente machte noch Druck, musste sich letztlich aber mit Platz 3 abfinden. ■

ADAC GT MASTERS SACHSENRING, 1. LAUF

Pole-Position:
#48 Salman Owega (Landgraf Motorsport, Mercedes-AMG GT3), 1.18,688 min
Schnellste Runde:
#48 Salman Owega (Landgraf Motorsport, Mercedes-AMG GT3), 1.20,457 min

1.	#48	Owega/Seppänen	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	44 Runden
2.	#20	Coseteng/Green	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	+ 4,919 s
3.	#3	Umbrarescu/Götz	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 5,239 s
4.	#2	Valente/Aron	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 5,661 s
5.	#91	Gehrsitz/Müller	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R	+ 6,386 s
6.	#24	Karklys/Gelzinis	NordPass by Juta Racing	Audi R8 LMS	+ 1 Runde
7.	#63	Hites/Mapelli	GRT Grasser-Racing-Team	Lamborghini Huracán GT3	+ 2 Runden
8.	#25	Fittje/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 5 Runden
–	#92	Zimmermann/Evans	Huber Racing	Porsche 911 GT3 R	nicht gest.
–	#10	Schramm/N.N.	FK Performance Motorsport	BMW M4 GT3	nicht gest.

ADAC GT MASTERS SACHSENRING, 2. LAUF

Pole-Position:
#63 Marco Mapelli (GRT Grasser-Racing-Team, Lamborghini Huracán GT3), 1.28,797 min (+ 3 Startplätze wg. Blocken)
Schnellste Runde:
#3 Maximilian Götz (Haupt Racing Team, Mercedes-AMG GT3), 1.19,876 min

1.	#48	Owega/Seppänen	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	45 Runden
2.	#63	Hites/Mapelli	GRT Grasser-Racing-Team	Lamborghini Huracán GT3	+ 20,949 s
3.	#2	Valente/Aron	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 21,277 s
4.	#20	Coseteng/Green	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	+ 31,492 s
5.	#24	Karklys/Gelzinis	NordPass by Juta Racing	Audi R8 LMS	+ 36,060 s
6.	#3	Umbrarescu/Götz	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 44,005 s
7.	#25	Fittje/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 1.00,886 min
8.	#91	Gehrsitz/Müller	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R	+ 1.09,523 min
–	#92	Zimmermann/Evans	Huber Racing	Porsche 911 GT3 R	nicht gest.
–	#10	Schramm/N.N.	FK Performance Motorsport	BMW M4 GT3	nicht gest.

ADAC

Götz: Zweiter Einsatz, erstes Podest

PUNKTESTAND FAHRER NACH 8 VON 12 LÄUFEN

1.	Seppänen/Owega	148 Punkte
2.	Gehrsitz/Müller	117
3.	Hites/Mapelli	114
4.	Fittje/Menzel	106
5.	Coseteng/Green	100
6.	Aron/Valente	96
7.	Zimmermann/Evans	91
8.	Umbrarescu	88
9.	Schramm	53
10.	Götz	45

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zum ersten Mal seit Beginn der Hypercar-Ära kam es zum Schlagabtausch LMH vs. LMDh

MOTORSPORT IMAGES

Endlich ein Duell!

Beim 6h-Rennen in Fuji kam es zum ersten echten Zweikampf der beiden Subklassen LMH und LMDh, die gemeinsam die Hypercar-Topklasse der Sportwagen-WM bilden: Porsche (LMDh) forderte Toyota (LMH) heraus, über vier Rennstunden führten die Schwaben das Rennen beim Toyota-Heimspiel an. Am Ende holte Toyota zwar wieder einen Doppelsieg, aber erstmals keimt so etwas wie Hoffnung auf.

Von: **Marcus Schurig**

Der Stolz stand den Mitgliedern des Porsche Penske-Werksteams ins Gesicht geschrieben: Zum ersten Mal forderte ein Vertreter der LMDh-Fraktion den LMH-Platzhirschen Toyota in der Sportwagen-WM heraus. In der bisherigen WEC-Saison kämpfte kein LMDh-Hersteller um den Sieg. Toyota holte vier Siege, Ferrari gewann in Le Mans. Für die LMDh-Fraktion blieben nur die Brotkrumen in Form von dritten Plätzen übrig.

In Fuji lief alles anders, erstmals. „Wir hatten ein sehr gutes Setup für den Medium-Reifen in Fuji gefunden. Wir waren die Einzigen, die mit der richtigen Reifenmischung ins Rennen gegangen sind, und wir haben vier Stunden geführt“, so Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach. „Noch wichtiger ist aber, dass das Rennen in Fuji bewiesen hat, dass die beiden Hypercar-Konzepte LMDh und LMH gegeneinander um Siege kämpfen können.“

Porsche: gute Reifenwahl

WM-Experten mögen einwenden, dass in den ersten elf Stunden des 24h-Rennens in Le Mans ebenfalls alle Hersteller der Topklasse in Führung lagen, doch das zählt nicht, weil das Rennen durch wechselhaftes Wetter und viele Unfälle sowie Gelbphasen zu einer Art Lotterie mutierte.

Die vierstündige Führungsarbeit des Porsche 963 mit der Startnummer 6 (André Lotterer, Kévin Estre und Laurens Vanthoor) hatte nichts mit Glück, Zufall oder dem Wetter zu tun. Die beiden Werks-Porsche hatten sich mit den Startplätzen 3 und 4 im Qualifying eine gute Ausgangsposition gesichert. Noch wichtiger: Porsche ging mit der richtigen Reifenmischung ins Rennen, die Gegner nicht: Ferrari verwachste mit der harten Reifenmischung komplett, Toyota setzte aufgrund der hohen Temperaturen auf der linken Seite ebenfalls auf die harte Mischung.

> Der Rennverlauf beim WM-Lauf in Fuji belegte, dass die LMDh-Autos gegen die LMH-Hypercars um den Sieg kämpfen können: Porsche lieferte über vier Stunden ein nahezu perfektes Rennen ab.

Nur Porsche fokussierte sich voll auf den Medium-Reifen, obwohl die Streckentemperaturen mit knapp über 40 Grad an der Grenze für die Medium-Mischung lagen. Die gute Reifenwahl erlaubte es Vanthoor beim Start, beide Toyota, die die erste Startreihe beim Heimspiel innehatten, in der ersten Kurve zu überholen und sofort die Führung zu übernehmen.

Die falsche Reifenwahl der Gegner und ein bestens aufgelegter Vanthoor sorgten für einen Vorsprung von bis zu 15 Sekunden vor den beiden Toyota. Das Toyota-Werksteam hatte auch noch das Problem, dass beim Start beide Ferrari durchgeflutscht waren, und es dauerte bis zum Ende des ersten Stints, bis sich die Toyota GR010 Hybrid an den Ferrari-Werkswagen vorbeigearbeitet hatten.

Etwas merkwürdig war nur, dass Leader Vanthoor bereits nach 33 Rennrunden zum ersten Stopp in die Boxengasse abbog,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

während die Hauptgegner von Toyota sechs beziehungsweise acht Runden länger draußen blieben. Das war leider Gottes die Folge eines doofen Fehlers, denn der führende Porsche mit der Nummer 6 ging schlicht und ergreifend mit zu wenig Benzin ins Rennen. „So ein Fehler darf auf diesem Niveau natürlich nicht passieren“, gab LMDh-Projektleiter Urs Kuratle zu.

Der Fauxpas führte dazu, dass der führende Porsche von Beginn an im Fuel-Save-Modus unterwegs war. Trotzdem gelang es erst Vanthoor und dann in der Folge Estre im zweiten Doppelstint die Führung zu halten – was nur belegt, wie stark das Porsche-Paket in Fuji war.

Porsche fordert Toyota

Man sollte hier im Nebensatz erwähnen, dass sich die nach Le Mans für den Rest der Saison festgelgte BOP zwar von Rennen zu Rennen verändert, aber nicht in Teufelsschritten, die die Kräftverhältnisse auf den Kopf stellen.

Als Vanthoor den 963 in Runde 73 an Teamkollege Estre übergab, hatte der Franzose noch einen Puffer von sieben Sekunden auf den Toyota mit der Nummer 7 (Mike Conway, Kamui Kobayashi und José María López), der Toyota-Schwesterwagen von Brendon Hartley, Ryo Hirakawa und Sébastien Buemi (#8) lag sogar schon 19 Sekunden zurück. Das restliche Feld war da bereits weit distanziert: Die Ferrari büßten schwer für ihren Fehler bei der Reifenwahl zu Rennbeginn und hatten obendrein nicht die Pace, um Porsche und Toyota herauszufordern – daher hatten sie nach zwei Rennstunden schon über eine Minute Rückstand.

Kévin Estre verteidigte in seinem Doppelstint zur Rennmitte mit Klauen und Zähnen die Führung. Das ging zunächst noch easy, doch im zweiten Stint rückte ihm José María López auf die Pelle und erhöhte den Druck. „Wir hatten einen guten Topspeed und ein gutes Setup, deshalb konnte ich wirklich kämpfen“, so Estre nach dem Rennen. „López hätte mich nur am Ende der langen Fuji-Geraden überholen können, aber da bremste ich Runde für Runde megaspät, um ihm ja keine Chance für einen Angriff zu bieten.“

Nachdem sich López hinter Estre aufgearbeitet und seine Vorderreifen ruiniert hatte, durfte sich Ryo Hirakawa an Estre probieren. Der Japaner hatte zuvor einen Rückstand von gut 20 Sekunden bis zum Ende der vierten Rennstunde auf null zusammengestaucht, und er schaffte in Runde 151 das, was López verwehrt blieb, nämlich die Führung zu übernehmen. Estre bog eine Runde später an die Box ab, und als André Lotterer auf die Strecke zurückkehrte, verlor er kurzfristig sogar eine Runde an Hirakawa, was zu einem Zeitverlust führte, wie sich vier Runden später herausstellte: Die beiden Toyota pitteten in Runde 155 und 156, Hartley behielt die Führung in der Startnummer 8, aber Kamui Kobayashi schaffte es knapp vor Lotterer auf die Strecke. So hatte Toyota binnen weniger Minuten das Rennen gedreht, Porsche musste sich dem Speed von Toyota beugen.

„Selbst wenn der Fehler bei der Betankung vor dem Start nicht passiert wäre, hätten wir die beiden Toyota im Finale nicht halten können, die waren klar schneller, besonders Kamui Kobayashi“, so Porsche-Projektleiter Urs Kuratle. Der Japaner brannte in der Tat ein hübsches Feuerwerk ab: Erst fuhr er den Rückstand auf Hartley zu, zog vorbei und verschwand danach in der Ferne – bis ins Ziel hatte Kobayashi seinen Vorsprung auf knapp 40 Sekunden ausgebaut.

Toyota-Technikchef Pascal Vasselon führte das auf zwei Faktoren zurück: „Erstens hatte das Auto mit der Nummer 8 ein Balanceproblem, wir wissen noch nicht ganz genau, was da passiert ist. Und zweitens ist für den Vorsprung das verantwortlich, was wir den Kamui-Faktor nennen: Kobayashi ist in Fuji eine Macht, das hat er heute wieder bewiesen.“ Das Gleiche könnte man auch über Toyota sagen: Die Japaner gewannen beim zehnten WM-Lauf in Japan zum neunten Mal! „In Fuji zählt Erfahrung, der Kurs ist anspruchsvoll und es ist nicht einfach, den Verkehr zu managen“, so Vasselon. „Da hat Kobayashi und übrigens auch Ryo Hirakawa, der Estre überholen konnte, während López das nicht schaffte, einen Vorteil.“

Vasselon streute Porsche Rosen: „Wir waren schon etwas überrascht über die starke Vorstellung von Porsche in Fuji, schließlich fuhren sie ja mit dem 963 hier zum ersten Mal. Es war unser Glück, dass sie einen Fehler bei der Betankung vor dem Start machten, weil sie fortan Sprit sparen mussten, was zulasten des Speeds geht.“ Nach Einschätzung von Vasselon hätte Porsche ohne diesen Fehler wo- ▷

MOTORSPORT IMAGES

Mike Conway, José María López und Kamui Kobayashi jubeln auf dem Podest

MOTORSPORT IMAGES

Ferrari in Fuji: In Zweikämpfe mit den privaten Kunden-Porsche verwickelt

NACHRICHTEN

SCHUMACHER BEI ALPINE?

Nach den ersten erfolgreichen Testfahrten mit dem LMDh-Rennwagen Alpine A424 Beta zeichnet sich bei Alpine-Renault auch allmählich der potenzielle Fahrerkader ab. Laut unseren Informationen aus Fuji sind Nicolas Lapierre und Matthieu Vaxivière bereits gesetzt. Charles Milesi und Ferdinand Habsburg haben offenbar beste Chancen. Die größte Überraschung: Offenbar hat das Alpine-Management um Sportchef Bruno Famin Kontakt zu Mick Schumacher aufgenommen, und angeblich stehen die Chancen wohl gar nicht schlecht, dass der Deutsche als fünfter Stammfahrer in den Kader rücken könnte.

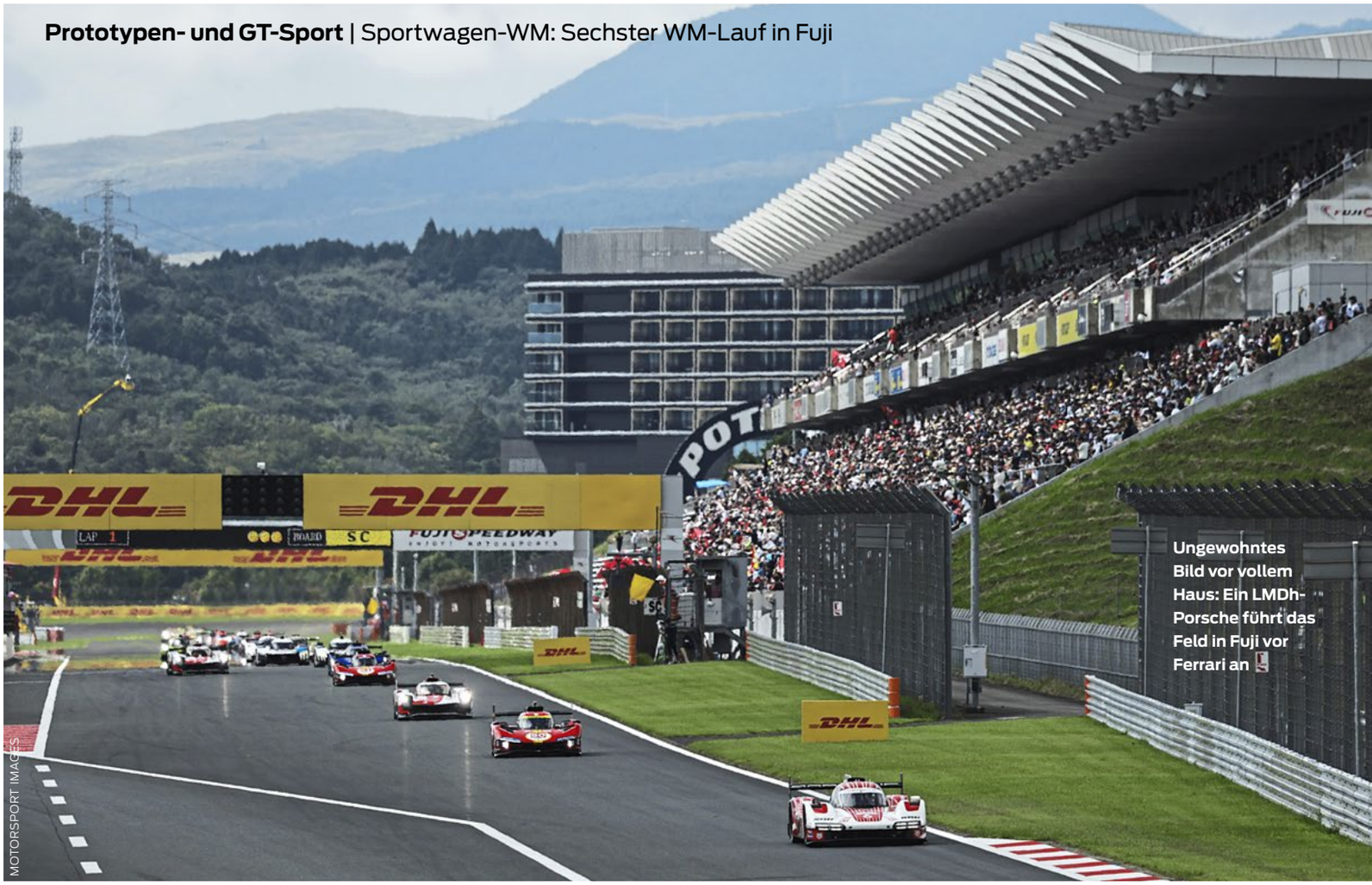
NUR EIN CADDY FÜR 2024?

Laut GM-Quellen ist es nahezu ausgeschlossen, dass das WM-Team Chip Ganassi Racing im nächsten Jahr ein zweites Auto einsetzen wird. Es gab zwar intensive Bemühungen – mit dem Argument, dass man mit einem Auto in der Sportwagen-WM bei der Abstimmung und beim Sammeln von Daten einen eklatanten Nachteil gegenüber der Hypercar-Konkurrenz habe, doch offensichtlich hat das nicht gefruchtet. Angeblich, so die Theorie, habe General Motors finanzielle Mittel und technische Ressourcen für den Formel-1-Einstieg 2026 zurückgestellt, deshalb sei der Einsatz eines zweiten Cadillac in der Sportwagen-WM ausgeschlossen.

GROSSER MICHELIN-TEST

Am 21. September findet ein großer Entwicklungstest von Michelin auf dem Circuit Paul Ricard statt, zu dem nur die Werksteams aus der Hypercar-Klasse zugelassen sind. Dort sollen unter anderem neue Regenreifen für die Topklasse getestet werden, die schon 2024 zum Einsatz kommen könnten. Darüber hinaus sollen neue Slick-Mischungen für 2025 ausführlichen Tests unterzogen werden.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



MOTORSPORT IMAGES

Ungewohntes Bild vor vollem Haus: Ein LMDh-Porsche führt das Feld in Fuji vor Ferrari an

möglich sogar Platz 2 erreichen können. Dank des lupenreinen Doppelsieges feierte Toyota übrigens bereits in Fuji den Gewinn der Hersteller-WM. Der Fahrertitel dürfte dem Toyota mit der Nummer 8 nicht mehr zu nehmen sein, weil das Schwesterauto in Le Mans nach einem Unfall ohne Punkte geblieben war. Erwähnenswert bei Porsche war noch der Umstand, dass der zweite 963 (#5) erst wegen eines Strategiefehlers und dann wegen einer defekten Servolenkung weit zurückfiel.

Ferrari: falsche Reifenwahl

Bei Ferrari war der Katzenjammer in Fuji nach den Plätzen 4 und 5 groß: „Uns hat Speed gefehlt“, hielt Giuliano Salvi, Leiter Test- und Renneinsätze bei Ferrari, fest. Das Wort Balance of Performance nahm der Italiener natürlich nicht in den Mund, denn Ferrari hält sich strikt an die Vorgaben des sportlichen Reglements, wonach sich Teams in der Öffentlichkeit nicht zur BOP äußern dürfen. Am Ende tun sie es natürlich trotzdem, nur halt indirekt. Bei Ferrari wird vorgerechnet, dass man wegen der BOP-Neueinstufung nach Le Mans je nach Rennstrecke bis zu vier Zehntel eingebüßt habe. Angesprochen auf die offensichtlich falsche Reifenwahl zu Rennbeginn, wiegelte Salvi ab: „Aus unserer Sicht war das die korrekte Entscheidung, denn wir hatten wegen der unbeständigen Trainingssessions keine Erfahrung bezüglich Haltbarkeit der Reifen, deswegen blieben wir auf der sicheren Seite.“ Währen alle Gegner zu einem frühen Zeitpunkt auf Medium-Reifen wechselten, hielt Ferrari stur an dem Mix aus Medium und Hart fest – erst beim allerletzten Stint setzte man ein Auto auf die Medium-Pneus. Einige Konkurrenten mutmaßen, dass Ferrari mit der falschen Reifenwahl die BOP-Macher unter Druck setzen wolle.

Das Porsche-Kundensport-Team Jota belegte in Fuji Platz 6 – vor den beiden Peugeot und dem einsamen Chip Ganassi Racing-Cadillac. Die Fahrer werteten das Resultat trotzdem als kleine Niederlage: „Wir haben Fehler bei der Reifenwahl und den Reifenluftdrücken gemacht, was schade ist, weil wir sonst den zweiten Ferrari sicher geschlagen hätten“, so Pilot Yifei Ye.

Obwohl der WeatherTech-Porsche 963 des Proton-Teams nur auf Platz 9 ins Ziel kam, muss er genau an dieser Stelle erwähnt werden: Vor allem Harry Tincknell lieferte den Ferraris einen echten Kampf und überholte einen 499P auf der Strecke. „Ich denke, Platz 5 oder vielleicht sogar 4 wäre realistisch gewesen“, so Teamchef Christian Ried. Blöd nur, dass ausgerechnet Tincknell das Kunststück gelang, beim Fahrerwechsel den Gurt aus einer Halteschleife zu reißen, was in der Folge zu einem längeren Boxenstopp führte. „Danach haben wir das Rennen als Testfahrt genutzt, bei der wir auch einiges gelernt haben“, so Ried.

> „Kobayashi hat am Ende des Rennens seine große Erfahrung voll ausgespielt. In Fuji zählt Erfahrung doppelt – und Kobayashi ist hier eine Macht.“
>
> Toyota-Technikchef Vasselon

Der Speed von Porsche in Fuji war nach einer mauen Vorstellung in Monza eine Überraschung – und das Gleiche gilt für Peugeot, nur umgedreht. In Monza holte Peugeot ein Jahr nach dem Debüt den ersten Podestplatz, in Fuji versanken die beiden 9X8 im Hinterfeld, sprich auf den Plätzen 7 und 8. Rückfall in alte Zeiten – oder nur eine kleine Formschwäche? In Fuji waren für Peugeot die zwei privaten Kunden-963 definitiv eine Bedrohung, das ist Fakt.

Peugeot: Traktionsproblem

Bei Peugeot bestand man darauf, dass man ein konstantes Rennen ohne mechanische Probleme abgeliefert habe und verkaufte das als Verbesserung der Zuverlässigkeit. Die Wahrheit sieht wohl ein wenig anders aus: Die beiden 9X8 kämpften mit massiven Traktionsproblemen vor allem im engen dritten Sektor, was insofern keine Überraschung ist, weil Peugeot als letzter Hersteller noch mit den alten Hypercar-Reifenbreiten antritt, was sich an der Hinterachse zu einem Malus bei der Reifenaufstandsfläche von sechs Zentimetern addiert.

Peugeot will jetzt für das Finale in Bahrain noch mal testen, doch in Wahrheit ist man bereits mitten drin in der Entwicklung eines maßgeblich umgestalteten Nachfolgers – mit Heckflügel (siehe auch Seite 20). Cadillac hatte in Fuji ein Rennen zum Vergessen: Zu wenig Daten, weil man nur mit einem Auto fährt,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Das WRT-Team dominierte mit Kubica/Andrade/Delétraz die LMP2-Klasse

MOTORSPORT IMAGES

Mit Corvette, Ferrari und Porsche kämpften drei Marken um den GT-Sieg

daraus resultierend falsche Entscheidungen auf der Reifenseite, wie der verkorkste Doppelstint mit Medium-Pneus. Dazu kam noch ein technischer Defekt.

LMP2 mit Last-Lap-Drama

Vor der Rekordkulisse von 54 700 Zuschauern boten auch die beiden Klassen LMP2 und GTE-Am spannenden Sport. Die beiden Topteams WRT und United Autosports beherrschten das Geschehen an der Spitze. Der LMP2 mit der Startnummer 41 (Robert Kubica, Rui Andrade, Louis Delétraz) siegte mit großer Überlegenheit, was WRT-Teamchef Vincent Vosse vor allem der Vorstellung von Robert Kubica zuschrieb: „Der ist heute wirklich ein unglaublich gutes Autorennen gefahren, er hat ganz klar den Unterschied gemacht."

Im Kampf um Platz 2 gab es dann ein echtes Duell zwischen Filipe Albuquerque (United-LMP2 #22) und Robin Frijns im WRT-Oreca mit der Nummer 31. Frijns schaffte es zwar, sich mit einem harten Manöver am Portugiesen vorbeizuquetschen, doch der revanchierte sich in der letzten Rennrunde und drehte den Spieß noch mal um. Platz 4 ging an den zweiten LMP2 des Teams United Autosports (#23), der auch nur 14 Sekunden hinter Frijns lag – und das alles in einem Rennen, bei dem es nur zwei kurze Gelbphasen zu Rennbeginn und zum Rennende gegeben hat.

GTE: Porsche vergeigt Sieg

Zwei Ferrari vor einer Corvette vor drei Porsche – so lautete der Zieleinlauf. Doch erstens bekam der zweitplatzierte 488 GTE von Kessel Racing nachträglich eine Zeitstrafe für einen Gelbverstoß, was ihn auf Platz 3 zurückwarf. Der siegreiche AF Corse-Ferrari hatte im Finale mit Profi Davide Rigon sicher den besten Speed, doch der Sieg für die Roten war trotzdem in Gefahr: Corvette bekam insgesamt zwei Strafen über 30 Sekunden, im Ziel fehlten 22 Sekunden auf den Sieger. „Die Strafen sind zumindest diskutabel", so Corvette-Pilot Keating. Die Gegner halten die Corvette für komplett falsch eingestuft, was unter anderem zum vorzeitigen Titelgewinn in Monza führte.

Auch ein Porsche-Sieg war in Fuji möglich: Christian Ried, Mikkel Pedersen und Julien Andlauer fuhren in der zweiten Rennhälfte konstant an der Spitze, doch dann bekam Schlusspilot Andlauer gleich zwei Strafen wegen Tracklimits aufgebrummt. „Das hat uns den Sieg gekostet", so Christian Ried, Teamchef und Fahrer in Personalunion. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

SECHSTER WM-LAUF IN FUJI (JAPAN)

Länge Strecke: 4,563 Kilometer; **Renndistanz:** 229 Runden = 1044,927 km; **Pole-Positions: LMH:** Kamui Kobayashi, Toyota GR010 (#7) 1.27,794 min; **LMP2:** Filipe Albuquerque, United-Oreca (#22) 1.32,182 min; **GTE-Am:** Ben Keating, Corvette C8.R (#33) 1.38,383 min; **Schnellste Rennrunden: LMH:** Kamui Kobayashi, Toyota GR010 (#7) 1.30,780 min; **LMP2:** Philip Hanson, United-Oreca (#22) 1.32,182 min; **GTE:** Davide Rigon, AF Corse Ferrari 488 GTE (#54) 1.38,239 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	LMH	#7	Conway/López/Kobayashi	GR-Toyota/GR010 Hybrid	6:01.17,551 h
2.	LMH	#8	Buemi/Hartley/Hirakawa	GR-Toyota/GR010 Hybrid	+39,119 s
3.	LMH	#6	Estre/Lotterer/Vanthoor	Penske Motorsport/Porsche 963	+47,768 min
4.	LMH	#50	Fuoco/Molina/Nielsen	AF Corse/Ferrari 499P	+1 Runde
5.	LMH	#51	Pier Guidi/Calado/Giovinazzi	AF Corse/Ferrari 499P	+1 Runde
6.	LMH	#38	Da Costa/Stevens/Ye	Hertz Team Jota/Porsche 963	+1 Runde
7.	LMH	#94	Duval/Menezes/Vandoorne	Peugeot/Sport 9X8	+1 Runde
8.	LMH	#93	Jensen/di Resta/Vergne	Peugeot/Sport 9X8	+3 Runden
9.	LMH	#99	Jani/Tincknell/Ye	Proton Competition/Porsche 963	+8 Runden
10.	LMH	#2	Bamber/Lynn/Westbrook	Cadillac Racing/V-Series.R	+10 Runden
11.	LMP2	#41	Andrade/Kubica/Delétraz	Team WRT/Oreca 07	+10 Runden
12.	LMP2	#22	Lubin/Hanson/Albuquerque	United Autosports/Oreca 07	+11 Runden
13.	LMP2	#31	Frijns/Gelael/Habsburg	Team WRT/Oreca 07	+11 Runden
14.	LMP2	#23	Pierson/Hanley/Jarvis	United Autosports/Oreca 07	+11 Runden
15.	LMP2	#36	Vaxivière/Canal/Milesi	Alpine Elf Racing/Oreca 07	+11 Runden
16.	LMP2	#28	Heinemeier-Hanson/Fittipaldi/Rasmussen	Jota Racing/Oreca 07	+11 Runden
17.	LMP2	#10	Cullen/Kaiser/Aubry	Vector Sport/Oreca 07	+12 Runden
18.	LMP2	#9	Ugran/Viscaal/Caldarelli	Prema Racing/Oreca 07	+12 Runden
19.	LMP2	#34	Smiechowski/Scherer/Costa	Inter Europol Racing/Oreca 07	+12 Runden
20.	LMP2	#63	Pin/Beche/Kvyat	Prema Racing/Oreca 07	+13 Runden
21.	LMP2	#35	Negrão/Rojas/Caldwell	Alpine Racing/Oreca 07	+13 Runden
22.	LMH	#4	Guerrieri/Vautier/De Oliveira	Floyd Vanwell/Vandervell 680	+18 Runden
23.	GTE-Am	#54	Flohr/Castellaci/Rigon	AF Corse/Ferrari 488 GTE	+19 Runden
24.	GTE-Am	#33	Keating/Varrone/Catsburg	Corvette Racing/Corvette C8.R	+19 Runden
25.	GTE-Am	#57	Kimura/Huffaker/Miyata	Kessel Racing/Ferrari 488 GTE	+19 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER HYPERCAR

1.	Brendon Hartley	133 Punkte
1.	Ryo Hirakawa	133
1.	Sébastien Buemi	133
2.	José María López	118
2.	Mike Conway	118
2.	Kamui Kobayashi	118

MARKEN HYPERCAR

1.	Toyota	178 Punkte
2.	Ferrari	138
3.	Porsche	81

FAHRER LMP2

1.	Louis Delétraz	135 Punkte
1.	Robert Kubica	135
1.	Rui Andrade	135
2.	Albert Costa	102
2.	Fabio Scherer	102
2.	Jakub Smiechowski	102

FAHRER GTE-AM

1.	Ben Keating	164 Punkte
1.	Nicky Catsburg	164
1.	Nicolas Varrone	164
2.	Michelle Gatting	79
2.	Rahel Frey	79
2.	Sarah Bovy	79

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Peugeot plant großes Hypercar-Update für 2024

Peugeot mit Heckflügel?

Peugeot krempelt nach Informationen von MSa sein Hypercar 9X8 für die Sportwagen-WM um: 2024 soll der Peugeot auf die US-Reifen umgerüstet werden und einen Heckflügel erhalten – ein Indiz, dass das radikale Aero-Konzept gescheitert ist?

Von: **Thibaut Villemant, Marcus Schurig**

MOTORSPORT IMAGES

Mutiert der Peugeot 9X8 von der Hypercar-Designikone zum Flügelmonster?

Hinweise auf größere Veränderungen für 2024 gab es bei Peugeot seit einiger Zeit: Im Sommer verbrachte der Hersteller auffällig viel Zeit im Windkanal, parallel gab es Tests hinter verschlossenen Türen. Das deutet in der Regel auf größere Dinge hin. Beim WM-Lauf in Fuji sickerte durch, dass Peugeot für 2024 zum großen Rundumschlag ausholen wird: Die Evo-Version wird erstmals über einen Heckflügel verfügen, der aber extrem niedrig montiert sein soll. Insider behaupten, der Flügel erinnere ein wenig an den Heckflügel des BMW V12 LMR aus dem Jahr 1999.

Der fehlende Heckflügel muss beim aktuellen 9X8 durch einen hochgezogenen Abschluss der Motorabdeckung sowie zwei gestelzte Miniflügel hinter den Hinterrädern kompensiert werden. Die Anordnung ist offenbar nicht effizient, was das eklatante Topspeed-Problem von Peugeot bei Geschwindigkeiten oberhalb von 320 km/h erklärt. Das spielt zwar nur in Le Mans eine große Rolle – doch Le Mans ist das wichtigste Rennen, und natürlich will Peugeot auch hier gewinnen.

Aber damit noch nicht genug: Peugeot modifiziert offenbar auch die gesamte Heckpartie, denn die Franzosen wechseln auf die amerikanischen Reifenbreiten, während sie bisher – als einziger und letzter verbliebener Hypercar-Hersteller – die gleich breiten Vorder- und Hinterräder nach dem LMH-Reglement der WEC verwendeten. Peugeot hat erkannt, dass man als Solitär auf den WEC-Reifen nichts erreichen wird. In Fuji hat man offen zugegeben, dass die schmalen Reifen zu einem massiven Traktionsproblem führen, besonders eklatant wurde das im kurvenreichen dritten Sektor von Fuji.

Der Motor und das Hybridsystem sollen ebenso unverändert übernommen werden wie das Zentralchassis. Die breiteren Hinterreifen machen allerdings ein Redesign des Unterbodens notwendig. Laut MSa-Informationen soll der Rundumschlag auch Modifikationen am Getriebe beinhalten, das bisher zur Achillesferse des 9X8 gehörte. Wie viele Joker Peugeot für das Modifikationspaket verwenden wird, ist unklar. Toyota durfte im Winter 2021/22 ohne Verwendung von Jokern auf die US-Reifenbreiten wechseln. ■

NLS: Landgericht Mainz entscheidet zugunsten der VLN Sport

NLS hat acht Termine fix

Am Donnerstag (7.9.) verkündete das Landgericht Mainz das Urteil im Streit um die Termine für die Nürburgring Langstrecken-Serie. Die Nürburgring 1927 GmbH als Betreiberin der Strecke wird mit dem Urteil verpflichtet, der VLN Sport acht Termine für 2024 verbindlich zuzusagen. Die Gegenseite hat Berufung eingelegt.

Von: **Bianca Leppert**

VLN

VLN-Chef Mike Jäger ist optimistisch

Es gibt erste Klarheit im Streit um die Zukunft des Langstreckensports auf der Nürburgring-Nordschleife. Das Urteil des Landgerichts Mainz fiel klar aus: Die Nürburgring 1927 GmbH muss mindestens sieben Rennter-mine mit zwei Nutzungstagen (Freitag und Samstag) sowie einen Renntermin mit drei Nutzungstagen (Freitag bis Sonntag) zur Verfügung stellen. Die müssen gleichmäßig auf die Monate April bis Oktober verteilt sein – mit mindestens einem und maximal zwei Rennterminen pro Monat zu einem angemessenen Entgelt.

Die Begründung: Die Nürburgring 1927 GmbH hat durch die Verweigerung des Zugangs ihre marktbeherrschende Stellung missbraucht. Die Nordschleife ist nach Auffassung der Richter ein natürliches Monopol. Sowohl das Kartellrecht als auch das Nürburgring-Gesetz fanden Anwendung. Das Urteil umfasste fast 40 Seiten. Rechtsanwalt Prof. Dr. Dieter Frey, der die VLN Sport in dem einstweiligen Verfügungsverfahren unterstützte, sagte: „Das Urteil des Landgerichts Mainz ist ein Meilenstein und wichtiger Präzedenzfall für alle Veranstalter von Motorsportrennen. Die Sportstätte des Nürburgrings ist ein natürliches Monopol und damit eine sogenannte Essential Facility im Sinne des Kartellrechts.“ VLN-Sport-Geschäftsführer Mike Jäger ist optimistisch: „Alle Beteiligten können jetzt diese neue Saison planen und sich auf die Fortsetzung der NLS freuen.“

Die Nürburgring 1927 GmbH will sich nicht zum Urteil äußern, hat aber als „weiterführendes, juristisches Mittel Berufung gegen das Urteil beim Oberlandesgericht Koblenz eingelegt“. Das beunruhigt die VLN Sport GmbH nicht, denn man interpretiert das Urteil als so eindeutig, dass man der Berufung keine Erfolgschancen einräumt. Von den Organisatoren der neuen Nürburgring-Endurance-Serie hört man: „Unsere Pläne zur Ausrichtung der NES bleiben vom vorläufigen Urteil in diesem einstweiligen Verfügungsverfahren unberührt. Wir arbeiten unverändert mit Hochdruck an Planung und Vorbereitung für eine künftige NES.“ Ein für den 15. September geplantes Teamchef-Meeting der NES wurde nach der Urteilsverkündung allerdings ausgesetzt. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Goodyear will zweite Mischung für GT3-Klasse

Goodyear mit zwei GT3-Mischungen?

Mit Einführung der GT3-Klasse wechselt in der Sportwagen-WM 2024 auch der Reifenausrüster: Goodyear entwickelt aktuell für alle Hersteller einen Einheitsreifen, der offenbar gut funktioniert. Eigentlich sollte nur eine Mischung für die komplette Saison erlaubt sein – doch das könnte sich noch ändern.

Von: **Marcus Schurig**

Laut FIA-Ausschreibung soll es für die GT3-Autos in der WEC nur eine Mischung geben, Heizdecken sind verboten, dazu müssen die Reifen Doppelstints auf normalen Strecken und Triplestints in Le Mans schaffen. Goodyear-Insider enthüllten in Fuji, dass es nun doch eine zweite Mischung geben könnte. Im Fokus steht dabei Bahrain, wo hoher Verschleiß und hohe Asphalttemperaturen eine unheilige Allianz eingehen.

Ginge es nach Goodyear, soll die zweite Mischung nach Le Mans ins Aufgebot rücken, die Teams erhalten aber keine Wahlmöglichkeit an der Rennstrecke: Der Veranstalter entscheidet mit Goodyear, welche Mischung verwendet wird. Noch müssen ACO und FIA den Goodyear-Plänen zustimmen. Es wird auch erwogen, die zweite Mischung eventuell bei anderen Rennen zu nutzen, um die Stabilität und Sicherheit zu erhöhen.

Die Entwicklungsarbeit läuft auf Hochtouren: Alle Herstellern außer BMW haben die Einheitsreifen getestet, und offenbar sind alle positiv überrascht. Bei Corvette hat man festgestellt, dass die Goodyear schneller sind als die Michelin-Pneus aus der IMSA, und offenbar halten sie klaglos bei Doppelstints. Natürlich müssen die Teams das Setup komplett neu anpassen.

2024 soll es klare Vorgaben bei Sturz und Mindestluftdruck geben, der Einsatz eines Reifendruck-Kontrollsystems (TPMS) wird gerade geprüft. Goodyear erwartet für die Saison 2024 ein Feld von 16 GT3-Autos mit acht Herstellern. ■

MOTORSPORT IMAGES

Die Mittelmotorautos harmonieren mit den Goodyear-Pneus sehr gut

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WEC: NEUES BOP-KONZEPT?

ACO und FIA haben die Sportchefs aller Hypercar-Hersteller aus der Sportwagen-WM zu einem großen Meeting am 28. September in Paris eingeladen. Dort soll ein neues BOP-Konzept für die Topklasse erörtert werden, um die beiden Hypercar-Unterklassen LMH (WM) und LMDh (IMSA) besser gegeneinander auszugleichen und mehr Chancengleichheit herzustellen. Insgesamt soll das BOP-Fenster noch enger verzurrt werden, um die Performance-Niveaus besser anzupassen (siehe auch Editorial, Seite 3).

WEC: WASSERSTOFF-REGELN

Bernard Niclot, der im Auftrag von ACO und FIA das technische Reglement für Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb erarbeitet, bestätigte in Fuji ein permanent steigendes Interesse der Hersteller. Laut seiner Aussage sitzen zehn Herstellervertreter in der Technischen Arbeitsgruppe, allerdings wollte der Franzose keine Details nennen. Fakt ist, dass Alpine/Renault, Toyota, Hyundai, Ford und offenbar auch Ferrari aktiv an den Beratungen teilnehmen. In der Wasserstoffklasse sollen frühestens ab 2026 sowohl Fahrzeuge mit H2-Verbrenner wie auch Brennstoffzellenautos zugelassen werden. Die Autos werden allerdings zwischen 200 und 300 Kilo schwerer sein als die aktuellen Benzin-Verbrennungsmotoren mit Hybrid, trotzdem sollen alle vier Konzepte (LMH, LMDh, H2-Verbrenner und Brennstoffzelle) auf Augenhöhe um Siege und Meistertitel kämpfen können.

JOTA MIT ALLSTAR-LINEUP?

Das britische Jota-Team bestätigte in Fuji, dass man beabsichtige, 2024 einen zweiten Porsche 963 LMDh an den Start zu bringen. „Es ist noch nicht fix, aber es sieht sehr gut aus“, so Jota-Teamchef Dieter Gass. Im Fahrerlager wird spekuliert, dass Jota an einem spektakulären Fahreraufgebot arbeitet: Angeblich docken bei Jota Robert Kubica (mit Sponsor Orlen) und Jenson Button an. Als dritter Fahrer ist auch Ex-F1-Weltmeister Kimi Räikkönen im Gespräch.

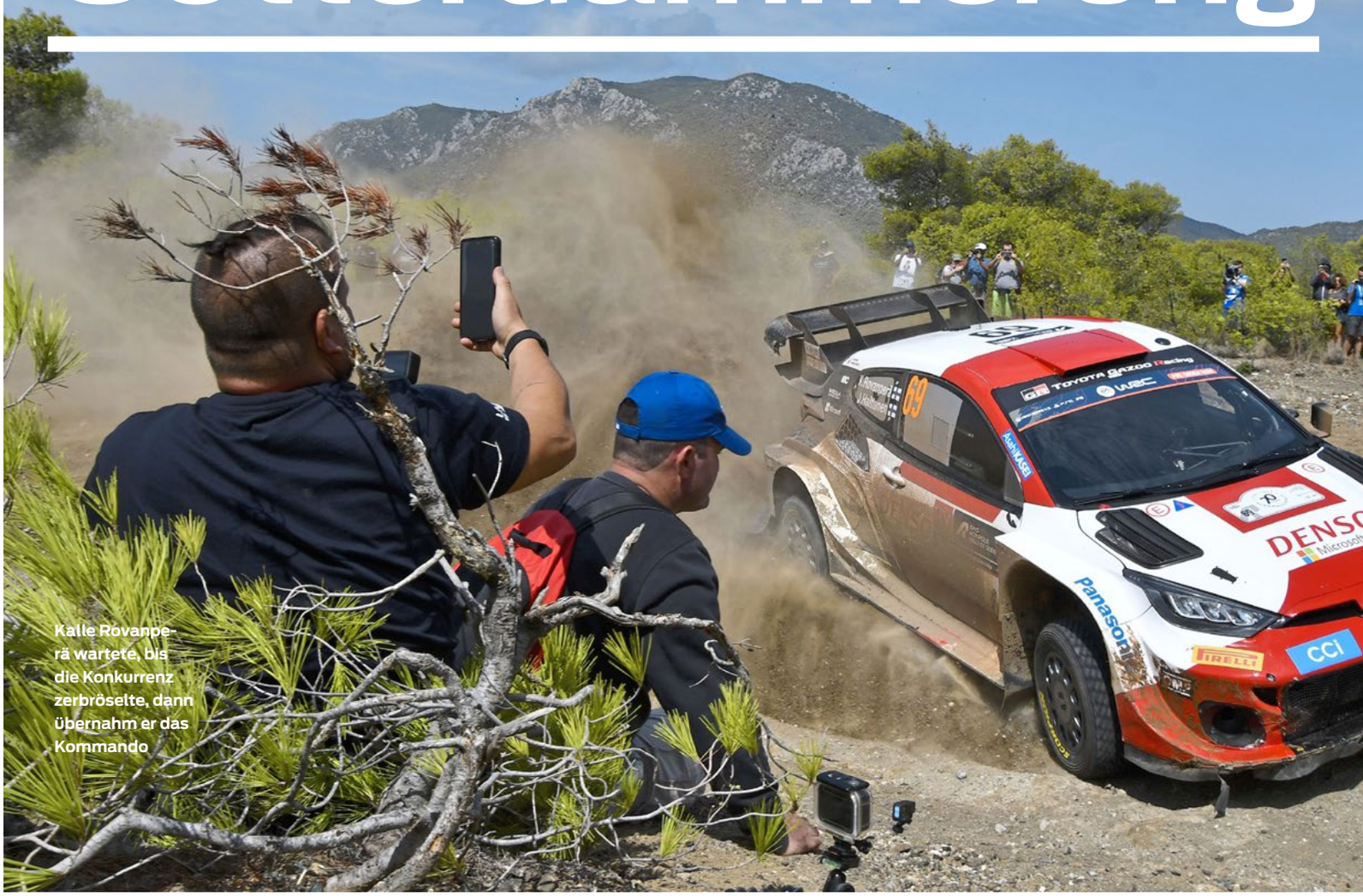
MOTORSPORT IMAGES

ASTON MARTIN MIT GT3-EVO

Aston Martin hat wie Ford die Zusage des WM-Veranstalters ACO für zwei Startplätze in der neuen LMGT3-Klasse erhalten, die ab 2024 die GTE-/GTLM-Klasse in Le Mans und der WEC ersetzen wird – obwohl weder Ford noch Aston Martin in der Hypercar-Topklasse starten, was ursprünglich mal die Voraussetzung für LMGT3-Startplätze war. Während Ford kurz vor Abschluss der Homologation des neuen Mustang steht, legt Aston Martin für 2024 eine Evo-Version des Vantage AMR-Modells auf. Das Debüt soll beim WM-Saisonstart in Katar erfolgen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Götterdämmerung



Kalle Rovanperä wartete, bis die Konkurrenz zerbröselte, dann übernahm er das Kommando

Erst schickt der tobende Olymp eine Sintflut, dann erlauben die Götter dann doch ein äußerst unterhaltsames Wochenende mit – wie es sich in Griechenland gehört – tragischen Helden und sogar Wiederauferstandenen.

Von: **Markus Stier**

Eine Dreiviertelstunde vor dem Ziel beginnt die Buckelpiste. Es ist ein holpriger Ritt durch die dicke Wolkendecke über dem Peloponnes. In der letzten Kurve bricht plötzlich ein Sonnenstrahl durch die düstere Wattewand – Spot an für ein golden leuchtendes Athen. Eine halbe Stunde später bricht die Nacht herein, dabei ist es gerade mal sieben am Abend. Hyundai-Wetterfrau Silke Hansen hastet mit Technikchef François-Xavier Demaison im Schlepptau zum Mietwagenparkplatz 300 Meter neben dem Flughafenterminal. „Da kommt heute Nacht noch ganz schön was runter“, warnt sie.

Beim Drehen des Zündschlüssels zerplatzen die ersten schweren Tropfen auf der Frontscheibe. Allein auf den ersten 20 Kilometern wird der kleine Suzuki mehrere Dutzend Mal geblitzt – nicht von übereifriger Polizei, von den Göttern. Exakt am Abzweig zur A1 Richtung Norden singen Pia Zadora und Jermaine Jackson „And when the rain begins to fall.“ Das ist von 1984 und lief gefühlte 30 Jahre nicht mehr im Radio. Das kennen wir doch aus „Zurück in die Zukunft“. Wenn um dich herum im Auto überall Blitze zucken, findest du dich plötzlich ganz woanders wieder, oder präziser: ganz wann anders. Liefert Suzuki den Celerio neuerdings mit Flugkompensator, oder läuft auf „Happy104“ bloß die Achtziger-Nacht?

Auf der Autobahn ist an Musikhören nicht mehr zu denken, zu laut hämmert das Wasser auf die Scheibe. Weit vorn am Horizont flackert pausenlos der Himmel auf wie bei einem schweren Artilleriegefecht. Bei den Thermopylen führen dieses Mal nicht Griechen gegen Perser Krieg, sondern Thor und Poseidon. Als sich 480 vor Christus angeblich nur 300 Spartaner in einem Selbstmordkommando den Zehntausenden Kämpfern des Königs Xerxes entgegenstellten, reichte das Meer noch bis an die Hügelkette bei den berühmten heißen Quellen, und das tut es heute wieder.

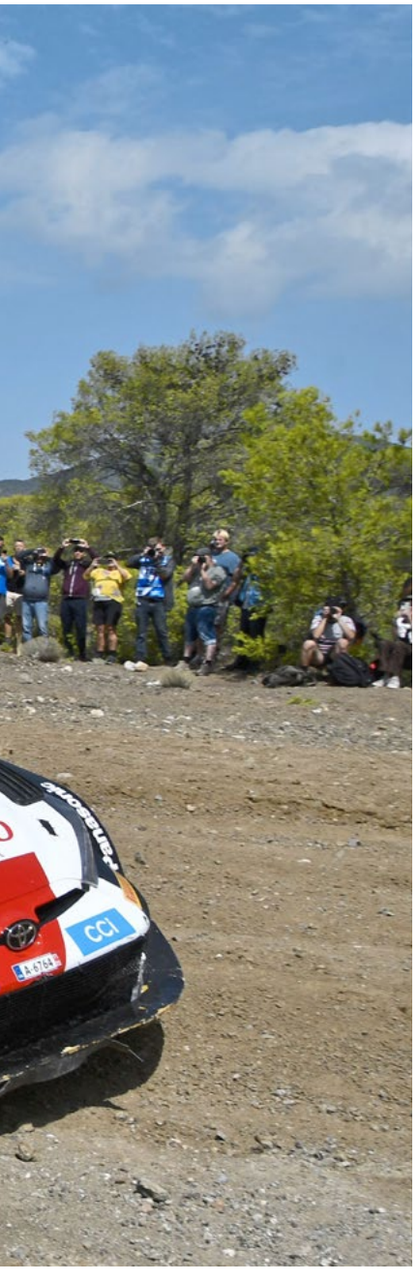
Fahrverbot in Lamia

Die Autobahn ist teilweise überflutet. Das Rallyezentrum im nahen Lamia steht unter Wasser. Wie im komplett abgesoffenen Volos, das am Morgen allerorten in den deutschen Nachrichten zu sehen war, gilt in der Nacht auch in Lamia ein Fahrverbot. Die 140 000-Einwohner-Stadt ist keine 100 Kilometer entfernt. Die schwerste Attacke auf Lamia ist für ein Uhr nachts terminiert. 30 Kilometer südlich im beschaulichen Küstenstädtchen Kamena Vourla stürzt am Morgen ein Wasserfall vom Himmel. An Schlaf ist nicht mehr zu denken. Dabei hätte der ganze Rallyetross am Donnerstag mal ausschlafen können, der Shakedown ist schon seit Mittwochmittag abgesagt.

> In 70 Jahren fiel die Akropolis nur dreimal aus: bei der Energiekrise 1974 und zweimal vor der WM-Rückkehr 2021

24 Stunden später reißt der Himmel auf. Auf der Fahrt nach Lamia rollt ein roter Lastwagen-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



ROESELER

Konvoi nach Norden. 3000 Feuerwehrkräfte haben die Griechen zusammengezogen. Die Armee patrouilliert mit Schlauchbooten. Hubschrauber bergen Menschen von ihren Hausdächern in Thessalien, in dem jetzt ein gewaltiger See liegt. Im Messezentrum von Lamia sitzt Rallye-Pressechefin Helena Xenakis mit gespitzten Fingern an der Tastatur. Der Veranstalter denkt nicht an Absage, „aber wer weiß schon, was die Politik entscheidet“, sagt sie.

FIA-Sicherheits-Chefin Michele Mouton hat um vier Uhr am Morgen einen Scout über die schwer betroffenen Strecken nahe Lamia geschickt und schwört, der sei problemlos durchgekommen. Die Teams haben die Strecken am Montag und Dienstag besichtigt, gefahren werden sie am Freitag. Sébastien Ogier sucht nach Mitstreitern, um die letzte Freitagsprüfung zu streichen. Landsfrau Mouton bläht die Nüstern: „Dann sieht es eben mal nicht genau so aus wie beim Training. Das ist richtiges Rallyefahren. Sollen sie halt langsamer fahren.“

Bis zum Nachmittag sind die Späher des Veranstalters unterwegs, dann ist klar: Die erste Prüfung am Freitagmorgen muss gekürzt werden – und die finale Powerstage. Damit schrumpft die Rallye von geplanten 308 auf runde 271 Kilometer, der Rest der Route und der Zeitplan bleiben unangetastet.

Am Donnerstagabend warten Zehntausende Fans auf die Auftaktprüfung am Jachthafen von Athen. Am Morgen wateten in einigen Stadtteilen noch Anwohner und Touristen mit Reisekoffern durch die Fluten, nun schicken FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem und der stellvertretende Sportminister Giannis Vroutsis zum 70-jährigen Geburtstag der Rallye Akropolis bei einem lauen Lüftchen 69 Teilnehmer auf die Reise. „Einen Hoffnungsschimmer und ein Zeichen des Optimismus für die Zukunft“, nennt Vroutsis die größte Sportveranstaltung des Landes. Diese Rallye ist mehr als nur Sport. Die Akropolis stemmte sich, trotz schmalem Budget gut organisiert, mitten in der Finanzkrise bis 2013 gegen den finanziellen Untergang, harrte bis 2018 als EM-Lauf aus. Vor zwei Jahren kehrte sie in den WM-Kalender zurück, auch als Symbol für ein wieder erstarktes Griechenland.

Schwach aufgestellt sehen sich die Topteams in Sachen Reifen. Im Normalfall wäre die weichere Schottermischung auf steinigen Pisten in sengender Sonne kaum ein Thema gewesen, nun könnte sie laut Pirelli-Rallyechef Terenzio Testoni bis zum Ende des Wochenendes die einzig richtige Wahl sein. Neben den 24 harten Gummis, die jetzt keiner mehr will, stehen nur acht weiche Reifen als Option zur Verfügung, für den Shakedown ist ein weiterer Satz eingeplant. Weil der Abschlusstest flachfiel, haben nun alle weitere vier weiche Pirellis gebunkert – nicht genug für das komplette Wochenende.

Der beste Grieche

Schon als es am vermeintlich nassesten Morgen am Freitag richtig losgeht, haben alle zumindest einen, manche auch zwei harte Reifen an Bord, um weiche zu sparen. Jourdan Serderidis hat sogar drei harte Pneus dabei, der Ford-Kunde bestreitet seine Heimat-Rallye ohnehin nur zum Spaß. Die meisten ambitionierten WRC2-Fahrer sind schneller als der 59-Jährige, der in der Königsklasse seinen Abschied feiert. Als am Ende die Pisten fast trocken sind, wässern sich die Augen der ewigen Frohnatur vor Rührung. „Ich bin bester Grieche“, betont er strahlend im Ziel, auch wenn er nur 17. geworden ist. Innerlich wischt sich auch M-Sport-Chef Malcolm Wilson die ein oder andere Träne ab. Serderidis war seit Anbruch des Hybridzeitalters sein einzig nennenswerter Kunde.

Bei manchen Rallyes war der in Belgien geborene Helene sogar bester Ford-Pilot, was aktuell keine ganz so große Leistung ist, wenn die Werksautos regelmäßig an Defekten scheitern. Wasser bleibt das bestimmende Thema des Wochenendes. Bei Pierre-Louis Loubet streikt die Wasserpumpe schon am Donnerstag. Der Korse kann gar nicht erst losfahren und verzichtet auf einen Restart am Freitag. Loubet hat auf ein gutes Ergebnis gehofft, um sein Sponsorenpaket für 2024 fester schnüren zu können. Ohne Aussicht auf Erfolg will er hier kein weiteres Geld verbrennen.

Die Chance war da. Man muss sich nur Teamkollege Tänak anschauen, der schon nach zwei Freitagsprüfungen beim provisorischen Service bei Loutraki am selben Problem laboriert. Immerhin realisiert die Crew mit zwei Mechanikern das Problem, zerlegt die Wasserpumpe und reinigt sie. Danach läuft der Puma wieder einwandfrei, nur hat die Aktion 22 Minuten länger gedauert, als für den kleinen Service vorgesehen war. Das macht an der kommenden Zeitkontrolle 22 mal zehn Sekunden Zeitstrafe, also summa summarum 3:40 Minuten Rückstand.

Ironischerweise fährt Tänak – hinter dem WRC2-Feld loswetzend – auf den letzten zwei Prüfungen zwei herausragende Bestzeiten. „Meine Startposition war nicht so schlecht“, sagt er grinsend mit Blick auf die vor ihm frei gefegten Pisten. Der Rückstand hat ihm so grandiose Streckenbedingungen beschert, dass er ohne die Strafzeit die Rallye um sechs Sekunden anführen würde. Als der bis auf Rang 32 abgerutschte und am Abend schon wieder auf Rang 9 geführte Este am Samstag hinter Serderidis als Zweiter losmuss, ist das Stroh- ▷

MCKLEIN

Am Mittwochabend stand der Servicepark unter Wasser, am Donnerstag war alles wieder trocken

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

RED BULL

Elfyn Evans: Erst Wasserleck, dann Zweiter

KUHN

Dieses Mal erlaubte Spionage: FX Demaison beim Reifenstudium

feuer wieder erloschen. Aber bei der 67. Ausgabe der Akropolis zeigt sich erstens selbst in der heutigen weichgespülten Variante, dass es sich lohnt, nie aufzugeben, und dass zweitens bei der „Rallye der Götter" wie zu Homers Zeiten vor Troja auch heute noch die Götter ihre Finger im Spiel haben, die aus purem Eigennutz zur Unterhaltung Dramen, Tragödien und Heldensagen erschaffen.

Wer wüsste das besser als der am Freitag nach drei Reifenschäden trotz vorsichtiger Fahrweise fast zwei Minuten zurückgereichte Andreas Mikkelsen, der in der WRC2 am Samstag von Platz 16 absolut rücksichtslos mit der Parole „Scheiß drauf" nach vorne stürmt und gewinnt. Tänak erlebt kein ganz so fettes Märchen, aber Platz 4 im Ziel ist gemessen am frühen Desaster ein ziemlich versöhnliches Ende. „Wir haben eine gute Show geliefert", sagt der noch mal Davongekommene.

Die Rolle des tragischen Helden ist mal wieder Thierry Neuville zugedacht. Bei Hyundai will man sämtliche Technikjoker erst zur neuen Saison ziehen, man hat ein bisschen am Fahrwerk und den Dämpfern gebastelt. Der i20 gebärdet sich berechenbarer und ist dem Toyota deutlich ebenbürtiger. Selbst die oft bemängelte Traktion ist kein so bestimmendes Thema mehr. Neuville hält auf dem nach dem Regen weichen Geläuf nicht nur mit, er geht in Führung. Aber er zahlt einen hohen Preis. Schon am Freitag mahnt er: „Wir kriegen zu viele Schläge ab", und er meint damit nicht die 5000 Euro Strafe auf Bewährung, weil ein unvorsichtiger Hyundai-Mitarbeiter im Parc fermé unerlaubt Details bei der Konkurrenz abfotografiert hat.

Der Hyundai ist weicher abgestimmt als die Konkurrenz, entweder wird dem Belgier dieser Umstand zum Verhängnis, oder es sind die ewig Missgünstigen im Olymp, die neben sich keine anderen Götter dulden. Das tiefe mit Schlamm getarnte Loch auf der zehnten Prüfung liegt mitten auf der Ideallinie, aber nur Thierry Neuville knallt so unglücklich in die Falle, dass es die rechte Vorderradaufhängung zerreißt. „Dieses Scheißloch hat uns den Sieg gekostet", schimpft der am Ende 20. im Feld.

Heimlich gespart

Mancher glaubte Neuville schon bei seinem Husarenritt am Freitag auf der Verliererstraße, hatte er doch jedes Mal ausschließlich weiche Reifen aufgezogen und seine schwerste Munition damit scheinbar schon weitgehend verschossen. Dass der WM-Dritte auf der feuchtesten WP am Freitagabend nicht mehr Kapital aus seiner Wahl schlagen konnte als eine Zweisekunden-Führung, liegt nicht nur an einem langsam versagenden Hinterachs-Differenzial, sondern auch daran, dass Neuville den Nachmittag mit gebrauchten Reifen angegangen ist. Er hat durchaus noch ein paar gute Kautschukpfeile im Köcher.

Aber auch dem vermeintlichen Nutznießer geht es nicht besser. Eine zerschossene Hinterachs-Aufhängung und gleich zwei Reifenschäden reißen Verfolger Sébastien Ogier aus den Träumen vom vierten Saisonsieg. Der Franzose schafft es zwar aus der Prüfung, scheitert aber beim Reparaturversuch am Zeitlimit. „Ich will nur noch nach Hause", sagt der Geschlagene.

> Kalle Rovanperä hat bisher mehr Bestzeiten gefahren (63) als Sébastien Ogier und Thierry Neuville zusammen (60)

Die Pisten sind über weite Strecken erstaunlich eben, an anderen dagegen schwer ausgewaschen. Loses Gestein und deutlich tiefere Rillen sorgen für böse Überraschungen, so wie bei Esapekka Lappi, den am Freitag eine

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Großer Bahnhof: Neue Auftaktprüfung im Jachthafen von Athen

VERANSTALTER

ROESELER

Dani Sordo: Nicht schnell, aber ohne technischen Ärger aufs Treppchen

ROESELER

Ott Tänak: Freitag unter ferner liefen, Sonntag immerhin Vierter

Welle noch wüster aushebt als alle anderen. Sein Hyundai landet böse auf der Schnauze. Mit leckgeschlagenem Kühler quält er sich durch den Tag. Wasserflaschen bunkert er jeweils am Ziel der Prüfungen, und auf der Verbindungsetappe rettet ihn ein Brunnen vor einem Restaurant.

Noch totgeglaubter ist Elfyn Evans, dessen Kühler am Samstag nach einer harten Landung leckt. Der Waliser macht Werbung für den oft gescholtenen Hybridantrieb. Als die Wassertemperatur auf ungesunde 113 Grad klettert, schaltet er den Motor ab und rollt mit reinem E-Antrieb weiter. Die mickrige Batterie mit ihren 3,8 Kilowattstunden reicht höchstens für ein Dutzend Kilometer, genug, um es aus der Prüfung zu schaffen, dem stillgelegten Motor Fahrtwind zum Runterkühlen zu verschaffen und die nächste Wasserstelle anzusteuern. Evans wird Zweiter und hält theoretisch den Titelkampf offen.

Praktisch ist Kalle Rovanperä nicht mehr aufzuhalten. Die Nullnummer beim Heimspiel hat er mit seinem dritten Saisonsieg ausgeglichen. Evans ist in der Tabelle sein einziger Verfolger, braucht bei 33 Punkten Rückstand und drei Läufen aber Schützenhilfe von oben. Sein Gegner ist einfach zu stark.

Der Weltmeister verliert trotz Straßenfeger-Startposition nur runde 20 Sekunden auf der ersten Etappe. Mit harten Reifen spurt sein Toyota nicht richtig, weil sich dann verhasstes Untersteuern einstellt. Auf weichen Reifen ist der 22-Jährige ab dem Samstag unantastbar. Als Neuville weg ist, fährt der Finne vier Bestzeiten in Folge.

Unsicher ist der Sieger nur auf dem Podium. Als die Hymnen gespielt und die Trophäen übergeben sind, schaut er die Kollegen fragend an, bis ihm aufgeht, dass zwar Schaumwein parat steht, aber die Schaumparty angesichts der Flut im Norden ausfällt. Als die Teams ihre Sachen packen, sind die ersten Armee- und Feuerwehr-Züge schon wieder auf dem Weg in ihre Basen nach Süden. ■

RALLYE AKROPOLIS (7.–10.9.2023)

10. von 13 Läufen, 15 Prüfungen über 271,03 km

1.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	3:00.16,7 h
2.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris Rally1	+1.31,7 min
3.	Sordo/Carrera (E/E)	Hyundai i20 Rally1	+1.35,9 min
4.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Ford Puma Rally1	+4.28,4 min
5.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Hyundai i20 Rally1	+6.22,3 min
6.	Katsuta/Johnston (J/IRL)	Toyota Yaris Rally1	+7.20,9 min
7.	Mikkelsen/Eriksen (N/N)	Skoda Fabia Rally2	+9.41,0 min
8.	Greensmith/Andersson (GB/S)	Skoda Fabia Rally2	+9.51,3 min
9.	Rossel/Dunand (F/F)	Citroën C3 Rally2	+11.07 min
10.	Ogier/Landais (F/F)	Toyota Yaris Rally1	+11.43,4 min

Bestzeiten: Rovanperä 8, Tänak 2, Neuville 2, Evans 1, Sordo 1

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	200 Punkte
2.	Elfyn Evans	167
3.	Thierry Neuville	134
4.	Ott Tänak	119
5.	Sébastien Ogier	99
6.	Esapekka Lappi	98
7.	Takamoto Katsuta	66
8.	Daniel Sordo	63
9.	Teemu Suninen	34
10.	Pierre-Louis Loubet	28

ROESELER

Achter Toyota Sieg in dieser Saison

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	430 Punkte
2.	Hyundai	339
3.	M-Sport-Ford	220

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Andreas Mikkelsen hatte am Freitagmittag alles verloren, zwei Tage feierte er den Sieg

ROESELER

Allerletzte Rille

Selten war ein WRC2-Sieg härter erarbeitet. Nach fünf Prüfungen hat Andreas Mikkelsen schon drei Reifenschäden weggesteckt und reitet fortan volle Attacke. Kurz vor dem Ziel zieht der Norweger auch am lange führenden Skoda-Markenkollegen Gus Greensmith vorbei und baut mit dem Sieg die Tabellenführung aus.

Von: **Reiner Kuhn**

Kleiner Exkurs in die Literatur: Das Wort Drama stammt aus dem Griechischen und heißt übersetzt Handlung. Meist geht es dabei um große Gefühle – das können die 27 gestarteten WRC2-Akteure bestätigen. Um alle Reifenschäden, Defekte, Missgeschicke oder Unfälle auf den rund 270 Wertungskilometern aufzuzählen, bedürfte es eines Sonderheftes.

Bei zwölf Ausfällen sind sechs Totalschäden zu verzeichnen. Die Schutzengel flogen nicht nur bei Georg Linnamäe mit, der seinen Hyundai schon in der zweiten Prüfung mit reichlich Überschuss haarscharf an völlig unverantwortlich stehenden Fans vorbei ins Gelände warf. Master-Cup-Gewinner in spe, Alex Villanueva, wartete bis zur Powerstage, um dort seinen schon krummen Skoda mit einer Mehrfachrolle final zu entsorgen.

Auch die Spitzenkräfte durchlebten dramatische Tage: Tabellenführer Andreas Mikkelsen markierte die erste Bestzeit und musste wegen einer defekten Aufhängung auf der zweiten, dritten und nach der fünften Prüfung jeweils hinten links das Rad wechseln. Er stürzte auf Zwischenrang 12 ab (+1,43 min). M-Sport-Pilot Adrien Fourmaux (Ford) lag nach fulminantem Start bis zur fünften Prüfung vorn, bevor auch er sich einen Plattfuß einhandelte, wertvolle Zeit verlor und Yohan Rossel (Citroën) sich an die Spitze setzte (WP 6). Oliver Solberg hatte derweil seinen Skoda mit defekter Kraftstoffpumpe abgestellt und konnte den WRC2-Titel abhaken.

Vier Prüfungen später erwischte es wie zuvor die Frontrunner Kajetan Kajetanowicz, Sami Pajari (beide Skoda) oder Robert Virves (Ford) und dann auch Rossel. Nach dessen unplanmäßigem Radwechsel zog Titelkontrahent Gus Greensmith (Skoda) vorbei und übernahm die Führung.

Derweil brannte Mikkelsen mit dickem Hals, breiter Brust und schwerem Gasfuß eine Bestzeit nach der anderen in den felsigen Untergrund. „Ich habe nichts mehr zu verlieren und fahre seit Freitag allerletzte Rille. Ich bin in jeder einzelnen Kurve am Limit. Mehr geht nicht“, schwor der Norweger, der nach sechs von sechs möglichen Bestzeiten am Samstag nur noch zwölf Sekunden hinter Leader Greensmith zum Schlussspurt blies.

Auf der drittletzten Prüfung nahm er Greensmith 10,9 und auf der vorletzten WP 8,8 Sekunden ab. Vor der Powerstage war er wieder vorn. Doch der Sieg hing weiter am seidenen Faden, denn das Differenzial war hinüber.

Das Toksport-Team schaffte jedoch das Kunststück und wechselte im finalen 15-Minuten-Service Differenzial samt Antriebsstrang. Mikkelsen nahm erstmals am Wochenende etwas Gas raus, gab sich mit der drittschnellsten Zeit und einem Powerstage-Punkt zufrieden und jubelte: „Der pure Wahnsinn. So eine Rallye habe ich noch nie erlebt!“ ■

In Chile sind bis auf Tabellenführer Mikkelsen alle WRC2-Titelanwärter am Start. Besser noch: Bei der folgenden Rallye Zentraleuropa bittet der Norweger zum Showdown, und alle wollen dagegenhalten.

ROESELER

Platz 2 zu wenig: Greensmith

ROESELER

Am Ende enttäuscht: Rossel

WRC2 / GRIECHENLAND

1.	Mikkelsen/Eriksen (N/N) Skoda Fabia RS Rally2	in 3:09.57,7 h
2.	Greensmith/Andersson (GB/S) Skoda Fabia RS Rally2	+ 10,3 s
3.	Rossel/Dunand (F/F) Citroën C3 Rally2	+ 1.26,0 min
4.	Fourmaux / Coria (F/F) Ford Fiesta Rally2	+ 2.16,1 min
5.	Munster/Louka (LUX/B) Ford Fiesta Rally2	+ 2.34,7 min

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 10

1.	Andreas Mikkelsen (N)	108 Punkte
2.	Yohan Rossel (F)	92 Punkte
3.	Gus Greensmith (GB)	80 Punkte
4.	Sami Pajari (FIN)	71 Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WRC3/Junior-WM I Griechenland

Nichts für schwache Nerven

Zwischenzeitlich hatte jeder der drei Titelanwärter die Hand an der WM-Krone. Am Ende reicht William Creighton Platz 5, um sich zwölf Jahre nach seinem irischen Landsmann Craig Breen zum Junioren-Weltmeister zu küren.

Von: **Reiner Kuhn**

Bei der fünften und finalen WM-Runde um den Junioren-WM-Titel machen die drei Titelanwärter vom Start weg das Tempo. Tabellenführer William Creighton legt mit der ersten Bestzeit vor. Nach der zweiten Prüfung setzt sich Laurent Pellier an die Spitze, und nur eine Prüfung später zieht Diego Dominguez vorbei. Weder die fünf weiteren WM-Junioren noch die sechs restlichen WRC3-Piloten haben dem etwas entgegenzusetzen.

Doch Creighton muss seinen Ford Fiesta Rally3 mit überhitztem Motor abstellen, und Dominguez führt in der Junioren-WM (WP4). Aber Pellier feilt bis zum Etappenziel seinen 8,9-Sekunden-Rückstand auf den Spitzenreiter aus Peru bis auf die Zehntel genau ab. Derweil wird an Creightons Fiesta für einen Angriff am Samstag eigens der Zylinderkopf gewechselt.

Dann der Schock für Pellier: Am frühen Morgen des längsten Tages muss er seinen Dienstwagen mit Antriebsschaden auf WP7 abstellen, ist damit raus aus dem Titelrennen und packt frustriert ein. Nun hat Rallye-Leader Dominguez die Hand am Pott. Fünf Prüfungen später liegt Creighton zwar immer noch über 30 Minuten hinter dem führenden Widersacher zurück, profitiert aber von den Ausfällen einiger Konkurrenten und ist ab Prüfung 11 wieder auf Meisterschaftskurs, vor allem dank seiner 34 Bestzeiten im Saisonverlauf, von denen jede einzelne mit einem Bonuspunkt belohnt wird.

Im Vergleich dazu war Dominguez 2023 nur achtmal Schnellster. Im Ziel freuen sich beide: Dominguez über seinen ersten Junioren-WM-Sieg und Creighton über den WM-Titel nach drei Jahren Anlauf, der ihm den lang ersehnten Aufstieg in die WRC2 ermöglicht. ■

M-SPORT

Erst baden gegangen, dann den Titel gewonnen: William Creighton

Unwetter im Vorfeld der Rallye Griechenland

„Eine sensible Entscheidung“

Erst mussten die Vorbereitungstests wegen Waldbränden abgesagt werden, dann stand der WM-Lauf wegen heftiger Unwetter während der Streckenbesichtigung auf der Kippe.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Bilder der fürchterlichen Unwetter Anfang vergangener Woche und das Ausmaß der Überschwemmungen rund 150 Kilometer nördlich der Rallyeroute gingen um die Welt. Über ein Dutzend Menschen haben dabei ihr Leben verloren, über hundert ihre Existenz.

„Eine Tragödie“, sagt Taki Pournarakis, Präsident des griechischen Motorsportverbands. „Die Menschen stehen immer im Vordergrund. Im Austausch mit den örtlichen und überregionalen Behörden lieferten wir die Fakten zur Durchführung der Rallye. Keine Frage, auch auf dieser Ebene gab es viel zu tun.“

Die Streckenbesichtigung wurde verschoben, der Shakedown abgesagt und einige Streckenpassagen gestrichen, sodass 271 der ursprünglichen 307 WP-Kilometer übrig blieben, um überall die schnelle Zufahrt von Ambulanz und Feuerwehr zu garantieren.

„Die Absage solch einer Veranstaltung ist eine sensible Entscheidung, welche die Politik trifft. Denn unser Verband untersteht dem Sportministerium.“ Am Wochenende gab es in Griechenland mehrere internationale Sport-Events, darunter der WM-Lauf und ein Fußball-Länderspiel. „Die Entscheidung zu fahren war nach gründlicher Abwägung die richtige. Ebenso, dabei an die Opfer und Geschädigten zu denken und aus Respekt auf die obligatorische Champagner-Dusche zu verzichten“, so Pournarakis abschließend. ■

RED BULL

Schwerer Regen in Lamia

KOMMENTAR

START ODER NICHT START?

Das war die Frage beim griechischen WM-Lauf. Was bedeuten schon 30 WM-Punkte angesichts von 13 toten Menschen, was ist ein 70-jähriger Geburtstag gegen eine „biblische Katastrophe“, wie es ein Ortsbürgermeister in Thessalien ausdrückte. Die Flut, die Mittelgriechenland heimsuchte, war Luftlinie keine 100 Kilometer vom Rallyezentrum in Lamia entfernt, und der erste Gedanke, der aufkommt, ist: Hat die Welt gerade nichts Wichtigeres zu tun, als eine Rallye zu fahren? Doch, hat sie, aber wie hat mal jemand Schlaues gesagt: Nichts ist so notwendig wie das Unnütze. Wir Deutschen als Pietätsprofis und Moral-Apostel sind immer ganz vorn dabei. Schon vor 40 Jahren hieß es bei der Dakar: Wie kann man mit teuren Superautos an all den armen Wüstenmenschen vorbeibrettern? Urlaub machen in Guatemala oder Vietnam und all den Dritte-Welt-Bewohnern schamlos unseren Reichtum zur Schau stellen? Pfui! Wir Deutschen sind weltweit berühmt dafür, dass wir den Unterschied zwischen richtig und falsch ganz toll auch anderen Nationen beibringen können. Für eine Absage hätten die meisten im Servicepark Verständnis gehabt, und der Fall wäre ein anderer gewesen, hätten die Retter die Feuerwehrkräfte und Sanitäter der Rallye im Norden auch noch benötigt, aber das war nicht der Fall. 100 Kilometer südlich des Desasters saßen die Griechen wie gewohnt in Restaurants und Cafés und genossen die zurückgekehrte Sonne. Auf zwei TV-Sendern lief Katastrophenschutz in Action, auf anderen Basketball und Fußball. Wir Deutschen können das angesichts des Desasters unmöglich finden oder mal was ganz Verrücktes tun: derlei Entscheidungen den Griechen überlassen.

Markus Stier
Redakteur

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rudi Stohls zweite Heimat

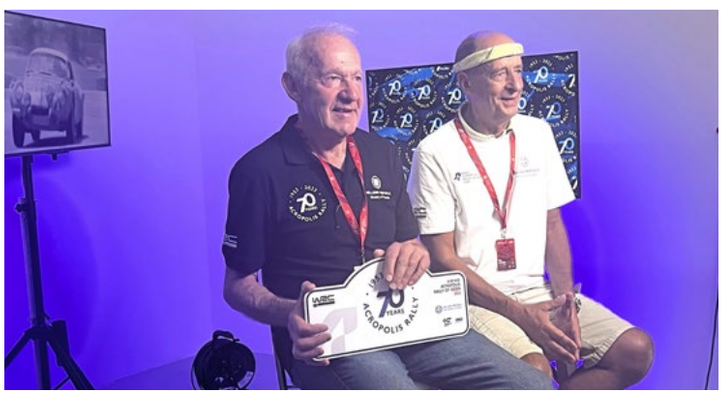
Immer wieder „Akropolis“

Nach 20 Starts zwischen 1972 und 1996 hatte Rudi Stohl nicht genug: Alljährlich reist der 76-jährige Österreicher zu seiner geliebten Akropolis-Rallye.

Im Servicezelt des Kirkos Racing Teams herrscht beste Stimmung. Dimitris Vazakas, Fahrer des Vorausautos, hat reichlich Pizzen bestellt. Mit am langen Tisch: Michèle Mouton und Rudi Stohl, der mit 20 Starts bei der Rallye Akropolis nicht nur die Französin überflügelt, sondern auch den 65-jährigen Gastgeber und langjährigen Freund des Österreichers.

Auch wenn Stohl als Afrika-Experte gilt, seine heimliche Liebe ist der griechische WM-Lauf. Alljährlich kehrt der 76-Jährige als Besucher zurück. „Ich könnt’ so viele Geschichten erzählen, da würden wir in drei Wochen noch hier sitzen“, lacht Stohl, der 1972 im Porsche 911 erstmals beim Schotterklassiker startete und bei seinem zweitletzten Auftritt,1995 im Audi Coupé S2, Zweiter wurde.

Nur verständlich, dass das griechische Fernsehen zum 70-jährigen Jubiläum des Traditionslaufs Stohl und Vazakas ins TV-Studio holte und die beiden dann allerlei „Schmankerl“ aus fünf Jahrzehnten Rallye Akropolis zum Besten gaben. ■ RK



KUHN

Die Überziehungsgefahr war groß: Stohl und Vazakas im TV-Studio

AUS DEM SERVICEPARK

SAFETY FIRST
Die Unwetter zu Wochenbeginn sorgten für echte Sorgenfalten nicht nur bei den Organisatoren. Auch die Teams hatten während der Streckenbesichtigung einige Probleme. Als sich die Lage besserte, schickte der Veranstalter ein Fahrzeug über die Prüfungen, um den Teams am Vorabend der folgenden Tagesetappe neuere Streckenvideos zur Verfügung zu stellen. Am Freitag übernahm FIA-Rallyedirektor Andrew Wheatley mit einem GR Yaris des Toyota Teams für die drei jeweils zweimal zu absolvierenden Samstag-WPs höchstselbst diese Aufgabe.

INFO-TOUR
Bis zum 15. September müssen interessierte Hersteller auf die FIA-Ausschreibung für die Lieferung der Einheitsreifen von 2025 bis 2027 antworten. Genau eine Woche zuvor war eine Michelin-Abordnung um Kundensportchef Julien Vial bei der Rallye Griechenland, um sich umzuschauen und mit dem WM-Promoter auszutauschen. Neben den französischen Pneu-Experten sollen auch Hankook und MRF sowie der aktuelle Exklusivlieferant Pirelli interessiert sein.

FAMILIENBANDE
Die in Loutraki beheimatete Familie Athanassoulas ist besonders eng mit der modernen Akropolis-Rallye verbunden. Während der 47-jährige Lambros Athanassoulas nach einem Abflug in der achten Prüfung vorzeitig Dienstschluss hatte, musste sein älterer Bruder weiterarbeiten: Parlos fungiert seit Jahren als Rallyeleiter.

GESPRÄCHSBEDARF
Oliver Blamberger, Geschäftsführer der in Starnberg ansässigen Compact Dynamics GmbH, reiste nach Lamia, um im Servicepark mit der FIA erneut über die Fortführung des in nur 18 Monaten auslaufenden Vertrages über die exklusive Lieferung der Hybrid-Einheit bis 2026 zu sprechen. Laut Blamberger drängt die Zeit: „Aufgrund der angespannten Situation bei einigen Zulieferern brauchen wir umgehend eine Entscheidung, ansonsten können wir keine Liefersicherheit garantieren.“ ■ RK

FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem zur Zukunft der Rallye-WM

„Ich denke, Subaru könnte zurückkommen“

Weder der WM-Kalender 2024 noch das künftige Reglement stehen. Stattdessen überraschte FIA-Präsident Bin Sulayem mit der Aussage, dass Subaru vor der Rückkehr in die Topliga stehe.

Von: **Reiner Kuhn**

In einem Tagungsraum des Royal Olympic Hotel bat FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem zur Audienz. Erst sprach der 61-Jährige mit dem WM-Promoter, danach tagte er mit den Herstellern. Zum Schluss lud er zur exklusiven Medienrunde. „Der Präsident muss zur Startrampe“, so sein Pressesprecher, man wolle den griechischen Sportminister nicht warten lassen. Ergo wurden die dringlichsten Fragen im Zeitraffer abgearbeitet.

Den WM-Kalender für 2024 werde man vor der nächsten Weltratssitzung am 19. Oktober veröffentlichen. Wie und ob es mit der Hybrid-Einheit von Compact Dynamics nach 2024 weitergeht, soll in den nächsten Wochen entschieden werden. Auch Fragen nach dem künftigen Reglement blieben offen. „Es liegen viele Dinge auf dem Tisch. Wir müssen bald die richtige Entscheidung treffen“, sagte der FIA-Präsident und erklärte: „Ich bin kein Mensch, der erwartet, dass die Leute zu mir kommen, ich bin jemand, der auf sie zugeht. Ich habe gute Beziehungen zu den Vorsitzenden der Hersteller, Jim (Farley von Ford) ist einer, oder der Chef des Volkswagen-Konzerns Oliver Blume. Es ist auch kein Geheimnis, dass ich ein gutes Treffen mit Akio Toyoda hatte. Er spricht mit viel Zuversicht, deshalb sehe ich positive Signale vom Aufsichtsratschef von Toyota, die Anteile an Subaru haben, sie davon zu überzeugen, zurückzukommen und dafür den Motor bereitzustellen.“

Eine Stellungnahme aus Japan ließ nicht lange auf sich warten. Toyoda bestätigt zwar ein ausführliches Gespräch mit Bin Sulayem in Le Mans, lässt aber wissen, „dass solch eine Entscheidung beim Subaru-Vorstand und -Präsidenten liege“. ■

RK-MEDIA

Unerwartetes FIA-Outing: So könnte der Subaru Impreza Rally1 aussehen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell*** frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ein Reifenflüsterer und

Starterlaubnis: 21 Jahre musste der Sachsenring auf DTM-Action warten – er wurde über weite Strecken nicht enttäuscht

ADAC MOTORSPORT

Die lange erwartete DTM-Rückkehr auf den Sachsenring sah zwei souveräne Sieger: Mercedes-Pilot Luca Stolz krönte sein perfektes Reifen-Management mit dem Samstagserfolg, Lamborghini-Mann Mirko Bortolotti holte sich mit dem Triumph am Sonntag die Tabellenspitze zurück.

Von **Philipp Körner**

Liebeserklärungen an den Sachsenring haben oft eine kurze Halbwertszeit. Wer die Fahrer nach dem Spaßfaktor befragt, bekommt nämlich in der Regel dieselbe zweiteilige Antwort: In der Qualifikation sei die Strecke ein Traum, im Rennen hingegen meist das Gegenteil.

Der SSR-Star Mirko Bortolotti sagte stellvertretend: „Die Strecke ist vor allem im Qualifying richtig geil. Wenn alles passt und man den Peak trifft, ist es etwas Spezielles hier. Man muss so hart ans Limit gehen und kann auch so einfach darüber hinaus sein. Dann schmeißt man die Runde weg oder gar das Auto komplett ins Kiesbett.“ Diese dünne Linie ist genauso der Grund, warum die Rennen anschließend häufig wenig Action bieten. Die Piloten sind mit sich selbst auf der engen Bahn beschäftigt, gute Duelle werden zur Mangelware. Auch wenn die ersten zwei DTM-Läufe seit 2002 nichts am Status quo ändern sollten, bot das Comeback dennoch gute Geschichten.

> „Wenn ein Auto bis auf eine Sekunde herankommt, gibt es so viel Dirty Air, dass es nicht folgen kann – speziell in den Sektoren 2 und 3.“
>
> Luca Stolz, HRT-Mercedes

Am Samstagmorgen gelang zunächst Luca Stolz der Ritt auf den Kiesbettkanten am schnellsten. Der HRT-Pilot holte sich nicht nur die Pole-Position, sondern distanzierte obendrein seine internen Mercedes-Rivalen deutlich. Bereinigt um Strafversetzungen folgte ihm das Porsche-Duo Ayhancan Güven und Thomas Preining. Mirko Bortolotti und ein wieder schneller Thierry Vermeulen (Ferrari) komplettierten die eröffnende Top 5.

Doppeltes Bortolotti-Pech

Nach einem zunächst sauberen Start gab es ab der Abfahrt zum Omega ordentlich Meinungsverschiedenheiten. Am intensivsten war ein Kontakt zwischen dem Audi R8 LMS von Abts Titelhoffnung Ricardo Feller und dem

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ein Comeback-König

SSR PERFORMANCE

Überflieger: GT-Zeitenrekord und Sieg für Mirko Bortolotti am Sonntag

ADAC MOTORSPORT

Aufwärtstrend: Luca Stolz verdoppelte am Wochenende seine Punkte

Landgraf-Mercedes von Maro Engel. Ein unvermeidbarer Schubser durch den nachfolgenden Mercedes-Kollegen Lucas Auer ließ Engel ins Kies und dann in die Begrenzung fliegen. Engel konnte aber weitermachen.

Während Stolz früh davonmarschierte, gingen in seinem Rückspiegel einige Fahrer größeres Risiko ein. Unter anderem schob sich Jack Aitken (Ferrari) um zwei Ränge auf P4 vor. Nach nicht mal neun Minuten musste dann die erste und einzige Neutralisierung ausgerufen werden. Engels Weiterfahrt war in Trümmern gemündet. Der bis dahin schon gewaltig führende Stolz wunderte sich später: „Ich habe über Funk durchgesagt bekommen, dass ein riesiges Teil auf der Strecke liegt. Dann bin ich vorbeigefahren und dachte mir: So groß ist es jetzt doch nicht.“ Nach dem Restart waren Güven und Preining weiterhin seine ersten Verfolger. Aitken musste kurz nach der Unterbrechung mit einem kaputten Kühler aufgeben. Bortolotti und Kelvin van der Linde im zweiten Abt-Audi schlossen danach die Top 5 ab.

Das Boxenstoppfenster brachte zwei große Veränderungen. Zunächst zog Preining mit einem Undercut an Güven vorbei. Der Türke in Bernhard-Diensten berichtete von einem kleinen fremdverschuldeten Problem in der Boxengasse, welches in Addition mit dem starken Manthey-Stopp zum Platztausch führte. Auch die zweite große Veränderung betraf mit Bortolotti einen Titelkandidaten. Der Austro-Italiener hatte allerdings Pech. Durch einen Programmfehler drehten sich seine Hinterräder beim Stopp – eine glasklare Penalty Lap. Und es wurde noch schlimmer: Infolgedessen stellte das ABS die Arbeit ein, was erst Reifen-Rauchzeichen aufsteigen und ihn dann einen Power-Cycle durchführen ließ. Am Ende rettete er sich auf P9 über die Linie, die Gesamtführung war weg.

Bis zum Zieleinlauf blieb Luca Stolz unantastbar. Er erklärte: „Wenn ein Auto bis auf eine Sekunde herankommt, gibt es so viel Dirty Air, dass es nicht folgen kann – speziell in den Sektoren 2 und 3.“ Mit dem zweifachen Überstehen der ersten Kurve und einem – wie in der Quali – herausragenden Reifen-Management war er eine Klasse für sich. Das erkannte auch das Porsche-Duo dahinter an. Preining und Güven bekundeten, ihr bestmögliches Rennen gefahren zu sein.

Auf den Spuren Aiellos?

Der Sonntag startete mit einer Machtdemonstration von Mirko Bortolotti. In seinem mit neuen Teilen gespickten Lamborghini fuhr er die schnellste GT-(Pole-) Zeit der Sachsenring-Geschichte und distanzierte Aitken sowie Stolz. Seinem Teamkollegen Franck Perera gelang mit P4 ein Befreiungsschlag, Ricardo Feller konnte mit der fünften Position in Schlagdistanz bleiben. Der Start erinnerte in den Grundzügen an den Vortag: Wieder ging es ruppig zu, und wieder war Engel das erste Opfer. Diesmal blieb er eine Kurve später im Kies stecken. Eine weitere Dopplung war die Beteiligung eines Abt-Piloten. Im Gegensatz zu Feller bekam Kelvin van der Linde allerdings drei schmerzhafte Penalty Laps.

Ein Massenunfall wenige Meter später erzwang obendrauf die rote Flagge. Jusuf Owega (Mercedes) stieß Auer in Sheldon van der Linde. Der sich drehende Schubert-BMW-Pilot kollidierte mit nachfolgenden Autos und ist damit wahrscheinlich aus dem Titelkampf. Insgesamt mussten drei Renner und ihre zahlreichen abtrünnigen Reste geborgen werden. Die wichtigste sportliche Änderung des Starts war der Sprung von Stolz auf Rang 2.

> „Bei der Öldruck-Warnung hatte ich weder Leistungsverluste noch andere Konsequenzen. Es war also glücklicherweise nur ein falscher Alarm.“
>
> Mirko Bortolotti

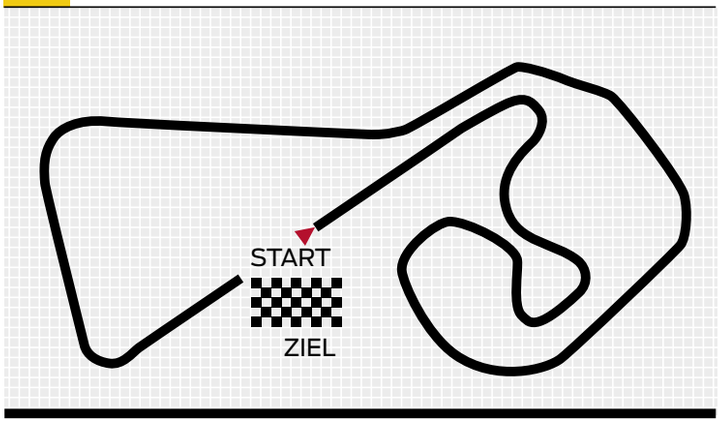
Er und Aitken gerieten im Zuge der Boxenstopps wiederholt in den Fokus. Erst setzte sich Stolz erneut gegen den Briten durch, dann hatte dieser einen härteren Kontakt mit dem an Perera vorbeigegangenen Feller. Ein wohl daraus resultierender Reifenschaden ließ Aitken wieder frustriert in die Box humpeln. Nach dem Rennen „warf“ die Rennleitung dafür Feller mit einer Fünf-Sekunden-Strafe vom bereits zelebrierten dritten Platz. Der Schweizer ärgerte sich: „Er hat sich aggressiv verteidigt und ist rübergezogen. Für so etwas bestraft zu werden, ist für mich nicht nachvollziehbar.“ Rückendeckung gab es vom Abt-Motorsport-Direktor Martin Tomczyk: „Für mich ist diese Strafe unverständlich. Auf diese Art und Weise wird verhindert, dass man in der DTM cooles Racing sieht.“

Gewohnt cool feierte hingegen Bortolotti seinen dritten Sieg und die zurückeroberte Tabellenführung. Nicht mal eine Öldruck-Warnung brachte ihn aus der Fassung: „Ich hatte weder Leistungsverluste noch andere Konsequenzen. Es war also glücklicherweise nur ein falscher Alarm.“ Das angepasste Podium sieht nun Perera auf P3 hinter einem erneut fehlerlosen Stolz. Der Franzose bringt SSR somit wichtige Teampunkte. Preining wurde Vierter. Sein Titelrivale Bortolotti setzte seine Liebesbeziehung mit dem Sachsenring also auch im Rennen fort. Der letzte DTM-Fahrer, der dies tat, hieß Laurent Aiello und wurde Meister der Saison 2002. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SACHSENRING (D) 3,645 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Luca Stolz	1.17,633 min
2.	Ayhancan Güven	+ 0,060 s
3.	Kelvin van der Linde	+ 0,077 s*
4.	Thomas Preining	+ 0,126 s
5.	Mirko Bortolotti	+ 0,133 s
6.	Thierry Vermeulen	+ 0,171 s
7.	Ricardo Feller	+ 0,209 s*
8.	Franck Perera	+ 0,329 s**
9.	Jack Aitken	+ 0,405 s
10.	Laurin Heinrich	+ 0,446 s**
11.	Sheldon van der Linde	+ 0,451 s
12.	Dennis Olsen	+ 0,547 s
13.	Patric Niederhauser	+ 0,555 s
14.	Lucas Auer	+ 0,591 s
15.	Maro Engel	+ 0,621 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Mirko Bortolotti	1.17,366 min
2.	Jack Aitken	+ 0,148 s
3.	Luca Stolz	+ 0,179 s
4.	Thierry Vermeulen	+ 0,480 s*
5.	Franck Perera	+ 0,521 s
6.	Ricardo Feller	+ 0,550 s
7.	Maro Engel	+ 0,655 s
8.	Kelvin van der Linde	+ 0,720 s
9.	Ayhancan Güven	+ 0,732 s
10.	Arjun Maini	+ 0,771 s
11.	Thomas Preining	+ 0,806 s
12.	Patric Niederhauser	+ 0,880 s
13.	Jusuf Owega	+ 0,885 s
14.	Lucas Auer	+ 0,952 s
15.	René Rast	+ 0,967 s

*3. Verwarnung in der Saison / **Kollision am Lausitzring (jeweils +5 Startplätze)

ERGEBNIS RENNEN 1

Sachsenring (D): 09.09.2023; 11. von 16 Läufen;
45 Runden à 3,645 km = 164,025 km
27 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter: 28 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#4 Luca Stolz, Mercedes-AMG GT3, 1.17,633 min = 169,0 km/h
Schnellste Runde:
#24 Ayhancan Güven, Porsche 911 GT3 R, 1.19,284 min = 165,5 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	1:01.31,284 h	25 +3*
2.	Thomas Preining (A)	Porsche/Manthey EMA	+ 2,688 s	20
3.	Ayhancan Güven (TR)	Porsche/Bernhard	+ 3,630 s	16 +2*
4.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 10,598 s	13
5.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 10,867 s	11 +1*
6.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 16,324 s	10
7.	Dennis Olsen (N)	Porsche/Manthey EMA	+ 16,679 s	9
8.	René Rast (D)	BMW/Schubert	+ 17,467 s	8
9.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/SSR	+ 25,202 s	7
10.	Thierry Vermeulen (NL)	Ferrari/Emil Frey Racing	+ 27,624 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Sachsenring (D): 10.09.2023; 12. von 16 Läufen;
46 Runden à 3,645 km = 167,670 km
27 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: 28 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#92 Mirko Bortolotti, Lamborghini Huracán GT3, 1.17,366 min = 169,6 km/h
Schnellste Runde:
#7 Ricardo Feller, Audi R8 LMS, 1.19,072 min = 166,0 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/SSR	1:23.57,629 h	25 +3*
2.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	+ 1,541 s	20 +1*
3.	Franck Perera (F)	Lamborghini/SSR	+ 2,637 s	16
4.	Thomas Preining (A)	Porsche/Manthey EMA	+ 4,744 s	13
5.	Thierry Vermeulen (NL)	Ferrari/Emil Frey Racing	+ 5,285 s	11
6.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 7,168 s**	10
7.	Arjun Maini (IND)	Mercedes/HRT	+ 7,703 s	9
8.	René Rast (D)	BMW/Schubert	+ 10,080 s	8
9.	Patric Niederhauser (CH)	Audi/Tresor Orange 1	+ 13,264 s	7
10.	Jusuf Owega (D)	Mercedes/Landgraf	+ 17,260 s**	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) **inkl. 5-Sek.-Strafe

STAND FAHRER

1.	Bortolotti	173 Punkte
2.	Preining	164
3.	Feller	142
4.	S. van der Linde	113
5.	Stolz	106
6.	Auer	95
7.	Perera	87
8.	Olsen	87
9.	Rast	83
10.	K. van der Linde	82
11.	Engel	81
12.	Wittmann	63
13.	Aitken	58

STAND TEAMS

1.	SSR Performance	245 Punkte
2.	Manthey EMA	240
3.	Abt Sportsline	214
4.	Schubert Motorsport	192
5.	Merc.-AMG Team HRT	121

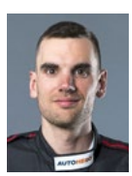
STAND HERSTELLER

1.	Porsche	325 Punkte
2.	Lamborghini	313
3.	Mercedes-AMG	296
4.	BMW	250
5.	Audi	250
6.	Ferrari	149

ADAC MOTORSPORT

Hersteller-Leader Porsche: Güven (#24) und Preining fuhren aufs Podest

DREI FRAGEN AN LUCA STOLZ



SIE SIND JETZT BESTER AMG-PILOT. WIE SEHEN SIE IHRE TITELCHANCEN?
Realistisch gesehen ist Mirko zu weit weg. Und dass ich als bestplatzierter AMG nur Fünfter bin, ist außerdem ein wenig traurig. Wir müssen einfach von Rennen zu Rennen schauen. Zuletzt lief es bei uns wirklich gut. Diesen Schwung möchten wir jetzt zum Red Bull Ring und nach Hockenheim mitnehmen und noch so oft wie möglich auf dem Podium stehen.

WAS HAT SICH IN DEN LETZTEN RENNEN GEÄNDERT?
Es sind ganz kleine Stellschrauben, bei denen alles richtig laufen muss, damit du in der DTM auf dem Podium bist. Ich dachte schon in Zandvoort, dass es bergauf geht. Dann kam aber der Dämpfer bei meinem Heimrennen am Nürburgring. Ich grüble noch darüber, warum es da nicht gelaufen ist. Jetzt haben wir aber einen guten Drive gefunden.

WISSEN SIE, WARUM ES MIT DEN REIFEN ZULETZT SO GUT GEKLAPPT HAT?
Das Team arbeitet unglaublich hart, um den Reifen zu verstehen. Wir haben jetzt für uns einen guten Rhythmus gefunden, um den Reifen im Qualifying ans Arbeiten zu bringen und das Potenzial maximal zu nutzen. Das hat uns dieses Wochenende sehr geholfen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SSR Performance

Mit Stier zum Titel?

SSR-Teamwork: Auch die Boxenstopps wurden am Teamsitz in München perfektioniert

SSR PERFORMANCE

Das Team SSR Performance ist innerhalb kürzester Zeit zu einer Top-Adresse in der deutschen GT3-Szene aufgestiegen. In der DTM machte man Lamborghini zum Sieger.

Von: **Michael Bräutigam** und **Philipp Körner**

Von Eingewöhnungsproblemen zu sprechen, wäre vielleicht übertrieben. Schließlich gewann SSR-Pilot Franck Perera bei der Lamborghini-Premiere des Teams in Oschersleben gleich mal den Auftakt. Doch nach dem historischen Lambo-Erfolg folgten einige harzige Momente. „Es ist immer noch ein neuer Wagen, und wir sind immer noch ein neues Team. Wir lernen Wochenende für Wochenende. Probleme wie am Samstag müssen wir aussortieren“, gibt SSR-Chef Stefan Schlund als Hauptaufgabe aus.

Der Wechsel von Porsche zu Lamborghini kam für viele überraschend. Doch die Entscheidung war früh klar. Porsche gegenüber kommunizierte man: Wenn Manthey kommt, wechseln wir die Marke. Ein erstes Vorfühlen bei Lamborghini stieß parallel sofort auf Gegenliebe. Böses Blut gegenüber dem Porsche-Werksteam gibt es übrigens keineswegs. „Im Motorsport hatten wir mit Manthey einen der besten Lehrer für die Grundzüge. Wir wären nie so schnell auf den Stand gekommen, das werde ich nicht vergessen“, so Schlund, dessen Rennteam – eben mit Manthey-Support – 2020 schon im ersten vollen Renn-Jahr GT-Masters-Meister wurde.

Ein Alleinstellungsmerkmal des Teams ist die Konzentration auf die DTM. Alle anderen in der Serie vertretenen Mannschaften haben nebenher noch andere Motorsportprogramme. Um trotzdem möglichst breit und professionell aufgestellt zu sein, hat man über den Winter einen neuen Teamsitz bezogen und die Engineering-Abteilung neu aufgesetzt.

„Die Lamborghini-Entscheidung gilt nur für die DTM“, sagt Schlund. Zwei neue Porsche 911 GT3 R stehen für Trackdays oder Kunden in der Garage. Jetzt ist man aber erst mal mit dem Huracán auf Doppel-Titeljagd. Mit der Tabellenführung in beiden Wertungen biegt man auf die Zielgerade der Saison ein. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

PAUL SIEGT IN SPIELBERG

Am Sachsenring schrumpfte das Feld wieder auf 27 Autos, weil der zweite Grasser-Lambo unbesetzt blieb. Maximilian Paul, der zuletzt als Ersatzmann für Mick Wishofer fuhr, war schon fix bei der GT Open in Spielberg eingeplant. Dort holte er am Samstag die Pole sowie in den Rennen gemeinsam mit seinem Oregon-Lambo-Teamkollegen Pierre Louis Chovet einen Laufsieg. Für den DTM-Auftritt in der Steiermark hat er sich also nachhaltig empfohlen. Beim Grasser-Heimrennen und beim Finale in Hockenheim soll das Auto wieder besetzt sein – der Fahrer ist allerdings noch offen.

ENGSTLERS TELEFON-BINGO

Ein Großteil des Motorsports hat damit zu tun, stundenlang zu irgendwelchen Rennstrecken zu fahren. Die Anreise zum Sachsenring nutzte Luca Engstler aus, um etwas für seine Fangemeinde zu tun. Via Social Media forderte er sie zum „Telefon-Bingo“ auf.

AUDI SPORT

Das Prinzip: Fans schicken ihre Nummer, Luca ruft an. Tatsächlich landeten innerhalb kürzester Zeit rund 300 Nachrichten in Engstlers Postfach. Insgesamt 52 Fans konnten sich auf den fünf Autostunden zwischen Allgäu und Erzgebirge über einen Rückruf freuen.

WOHL KEIN NEUNTER EVENT

Der im Rahmen der Kalender-Verkündung für 2024 angedeutete neunte Event wird vermutlich nicht stattfinden. Es hapert vor allem an der Finanzierung, wobei man nach Partnern sucht. Die Teams seien mit Blick auf den ohnehin hohen Kostendruck zwiegespalten. Das senkt die Chancen auf den Zusatz-Event.

MIT ALDI GÜNSTIG ZUR DTM

Für das Finale in Hockenheim gibt es bei der Discounter-Kette Aldi jetzt ein besonders gutes Ticket-Angebot. Wer sich im Laden (kostenlos) einen entsprechenden Rabattcode besorgt, bekommt bei der Ticketbuchung 50 Prozent Rabatt auf Tagestickets. Das Top-Angebot: Ein Tagesticket für zwei Personen für 39 Euro, ergo 19,50 Euro pro Nase. Ob man sich für Samstag oder Sonntag entscheidet, ist jedem selbst überlassen. Wer alleine anreist, zahlt 25 Euro für ein einzelnes Tagesticket. Die Tickets gelten für die Nordtribüne (Kurve 1) und beinhalten auch Zugang zum Fahrerlager.

100 RENNEN MIT „RAN“

2018 übernahm das Team von „ran Racing“ die TV-Übertragung der DTM-Rennen, erst auf SAT.1 und seit 2022 auf Pro-Sieben. Das Sonntagsrennen am Sachsenring war für die Münchner das 100. Rennen, was mit allerhand Erinnerungen im TV-Programm zelebriert wurde. Immer dabei: Kult-Kommentator Edgar „Eddie“ Mielke (61).

BASKETBALL UND DARTS

Für einige Fahrer ging es vor dem Event schon sportlich zu: Einige absolvierten eine kleine Trainingseinheit mit Basketballern von den Niners Chemnitz. Andere waren beim German Darts Open in Jena vor Ort und durften selbst ein paar Pfeile werfen. Darts-Profi Gabriel Clemens (l.) besuchte nach seinem Erstrunden-Aus das Samstagsrennen.

ADAC MOTORSPORT

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Qualmt vor Freude: Tyler Reddick zelebriert seinen Overtime-Sieg in Kansas City

MOTORSPORT IMAGES

Nr. 5 für Reddick

Rennen 2 der Playoffs brachte Dramen und ein spannendes Finish mit sich. Am Ende sicherte sich Tyler Reddick (Toyota) knapp seinen insgesamt fünften Cup-Erfolg.

Von: **Michael Bräutigam**

Das erste Opfer des 1,5-Meilen-Ovals fand sich bereits nach etwas mehr als drei Runden des auf 267 Umläufe angesetzten Rennens. Martin Truex Jr. (Toyota) beklagte sich zuvor schon über ein sehr untersteuerndes Auto. Dann aber platzte ein Reifen, und er flog plötzlich mit rutschendem Heck in die Mauer. Für den Meister der Regular Season war somit nach P18 in Darlington das zweite schlechte Ergebnis in Folge zu verzeichnen. Damit rutscht er aktuell sogar um sieben Punkte unter die Cut-Linie, die zum Weiterkommen in die „Round of 12" berechtigt. In Bristol, nicht gerade eine seiner Spezialstrecken, muss er also wieder Boden gutmachen.

Der Champion von 2017 war nicht der Einzige, der einen Reifenschaden zu beklagen hatte. Auch Markenkollege Bubba Wallace bog mit einem Platten in die Wand ab und liegt auf Platz 14 der Tabelle. Daytona-500-Sieger Ricky Stenhouse Jr. (Chevrolet) erwischte es sogar gleich zweimal, er liegt aktuell auf Platz 15. Der Vierte im Bunde, der aktuell aus den Playoffs ausscheiden würde, ist Michael McDowell (Ford), den in Bristol im Prinzip nur noch ein Sieg retten kann.

Reifenpoker im Finale

Alles andere als optimal lief das Rennen außerdem für Chris Buescher (Ford), der nach starker Spätform in der Regular Season zu den Geheimtipps für den Titel zählt. Er erlitt sieben Runden vor Schluss einen Reifenschaden und wurde nur auf P27 gewertet. Sein dritter Platz in Darlington rettet ihm noch sechs Punkte bis zur imaginären Cut-Linie.

Bueschers spätes Unglück machte auch Denny Hamlins (Toyota) fast sicher geglaubten Sieg zunichte. Er führte mit rund zwei Sekunden Vorsprung, ehe die Gelbphase kam und das Feld in die Overtime führte.

Daraufhin folgte ein Taktik-Poker. Daniel Suárez (Chevrolet) stoppte gar nicht und erbte damit die Führung. Dann folgten drei Zwei-Reifen-Stopper vor einer ganzen Meute von Fahrern, die vier neue Reifen auffassten.

Beim Restart kam Reddick auf der unteren Linie schnell nach vorn, während Hamlin oben verschlief und sich mühsamer vorkämpfte. Dann kam noch ein Block von Erik Jones (Chevrolet) dazu, der die letzten Zehntel kostete. Reddick bescherte Hamlin zwar einen Owner-Sieg, aber der ist aktuell so etwas wie der ewige Zweite. Trotzdem ist er so gut wie sicher in der nächsten Playoff-Runde. In Bristol haben andere deutlich mehr Sorgen. ■

NASCAR CUP SERIES

Kansas City/Kansas (USA)
28. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
2.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
3.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
4.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
5.	Joey Logano (USA)	Ford
6.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
7.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
8.	Christopher Bell (USA)	Toyota
9.	Brad Keselowski (USA)	Ford
10.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 28 von 36 Rennen

1.	Larson (Chevrolet)	2117 Punkte
2.	Reddick (Toyota)	2111
3.	Hamlin (Toyota)	2105
4.	Byron (Chevrolet)	2097
5.	Keselowski (Ford)	2089
6.	Blaney (Ford)	2081
7.	Busch (Chevrolet)	2080
8.	Chastain (Chevrolet)	2074
9.	Buescher (Ford)	2069
10.	Bell (Toyota)	2069

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: HILL HOLT TITEL, NEMECHEK SIEGT

Das Ende der Regular Season in der zweiten Liga brachte – in dominanter Manier – den sechsten Saisonsieg von John Hunter Nemechek (Toyota) und Austin Hill (Chevrolet) als Meister der Regular Season hervor. Weil Hill „nur" vier Siege in der Regular Season holte, liegt Nemechek zum Start in die Playoff-Phase an der Tabellenspitze. Der Unterschied zwischen den beiden Top-Favoriten auf den Titel beträgt zehn Punkte.

TRUCK SERIES: ERSTER CUT UND ECKES-COUP

Wenn zwei sich streiten, freut sich oft der Dritte. Ein gutes Beispiel dafür lieferte das Truck-Rennen in Kansas, wo Christian Eckes (Chevrolet) das Spitzenduell zwischen Corey Heim (Toyota) und Zane Smith (Ford) dazu nutzte, um kurz vor Schluss außen herum an beiden vorbei in Führung zu gehen. Die verteidigte er bis zum Schluss und holte sich seinen dritten Saisonerfolg. Matt di Benedetto (Chevrolet) und Matt Crafton (Ford) sind derweil nach dem ersten Cut aus dem Kampf um den Titel ausgeschieden.

CUP SERIES: VERTRÄGE FÜR TOYOTA-COCKPITS

Das Cup-Feld für 2024 füllt sich stetig. Jetzt sind zwei weitere wichtige Personalien für die Zukunft geklärt. Zum einen unterschrieb Denny Hamlin eine mehrjährige Vertragsverlängerung bei Joe Gibbs Racing, womit er allen Rücktritts-Spekulationen eine Abfuhr erteilt. Ein weiteres Toyota-Cockpit ist ebenfalls vergeben: John Hunter Nemechek wird 2024 die Nummer 42 von Legacy Motor Club pilotieren. Das Team von Richard Petty und Jimmie Johnson wechselt zum nächsten Jahr von Chevrolet zur japanischen Marke. Interessant: Schon John Hunters Vater Joe Nemechek fuhr von 1997 bis 1999 in der Nummer 42 im Cup, die damals noch dem Team SABCO gehörte.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TCR Eastern Europe

Happy End für Kircher

Der Gesamttitel war schon entschieden, doch beim Finale in Brünn ging es noch um den Vize- und den Juniortitel. Beide gingen an René Kircher im Honda von Mertel Motorsport, der den Final-Lauf sogar gewann.

Von: **Michael Bräutigam**

Die große Überraschung des Finales auf der MotoGP-Strecke fand sich aber in Person des erst 16-jährigen Gaststarters Attila Bucsi (Hyundai). Der ist im Simracing eine große Nummer, gewann 2022 auf dem Weg zum Titel im (realen) Suzuki Swift Cup Europe alle (!) Rennen – und schickt sich nun an, auch den Rest der Tourenwagen-Welt zu erobern. Denn auf die sensationelle Pole-Position folgte für den Protegée von Norbert Michelisz auch der Laufsieg.

Dabei musste er sich nach einem schwachen Start gleich an beiden Janík-Hyundai vorbeikämpfen: Erst an Adam Kout, dann am bereits als Meister feststehenden Mat'o Homola. Letzterer wurde Zweiter, Kout wurde noch von Bartosz Groszek (Audi) im Kampf um Platz 3 abgefangen.

René Kircher reichte ein siebter Platz, um sich vorzeitig den Junior-Titel zu sichern. Außerdem übernahm er damit den zweiten Tabellenrang von seinem Teamkollegen Davit Kajaia, der mit Reifenschaden ausfiel.

Im Reversed Grid am Sonntag machte Kircher mit einem Sieg vor Kout und Zarko Knego (Hyundai) den Vizetitel ohne Diskussion klar. „Es ist ein tolles Gefühl, die Saison mit einem Sieg zu beenden", freute Kircher sich über sein persönliches Happy End. ■

TCR EASTERN EUROPE/PETR FRYBA

Das Maximum erreicht: René Kircher gewann das letzte Saisonrennen

TCR Australien

Sweeny wieder vorn

Nach einem Durchhänger in Ipswich ist Bailey Sweeny wieder da: In Sandown gewann der Hyundai-Pilot zwei Läufe und ist damit erneut an der Tabellenspitze.

Von: **Michael Bräutigam**

Im ersten Lauf am Samstag war es zunächst ein anderer großer Name, der auf die Erfolgsspur zurückfand. Titelverteidiger Tony D'Alberto (Honda) konnte sich seinen ersten Saisonsieg vor Aaron Cameron (Peugeot) sichern. Der hielt wiederum Will Brown (Audi) knapp hinter sich. Sowohl D'Alberto als auch Brown sind kommendes Wochenende schon wieder in Sandown im Renneinsatz: beim 500-Kilometer-Enduro der Supercars.

Für Sweeny sah es nach P5 am Samstag noch nicht unbedingt nach einem so erfolgreichen Wochenende aus. Erst recht nicht, als ihn eine 5-Sekunden-Strafe für zu hartes Blocken noch auf P9 zurückwarf. Glück im Unglück: Das bedeutete Startplatz 2 für das Reversed-Grid-Rennen, das den ersten Sonntags-Lauf darstellte.

Hier schnappte er sich in der zweiten Runde Reversed-Pole-Mann Tom Oliphant (Lynk & Co) und holte sich seinen vierten Saisonsieg. Nummer fünf folgte wenige Stunden später im zweiten Sonntagslauf. Damit führt er nun die Tabelle mit 30 Punkten vor Markenkollege Josh Buchan an. Aaron Cameron, der in Sandown dreimal Zweiter wurde, liegt 38 Punkte zurück. Beim nächsten Event in Sydney stößt dann die TCR World Tour zum Feld. ■

TCR AUSTRALIA/DANIEL KALISZ

Wieder die Nummer 1: Bailey Sweeny gewann in Sandown zwei Läufe

NACHRICHTEN

TCR UK: BEIDE SIEGER WURDEN BESTRAFT

Bei beiden Rennen in Donington Park waren die Ersten an der Ziellinie und die tatsächlichen Sieger verschiedene Fahrer. Im ersten Durchgang hatte sich Jenson Brickley (Cupra) von der Pole aus mit über zehn Sekunden Vorsprung den vermeintlichen Sieg gesichert. Doch weil er unter Safety-Car-Bedingungen Adam Shepherd (Hyundai) überholt hatte, wurde er hinter diesen im Endergebnis zurückgestuft. Im zweiten Durchgang war letztlich der Drittplatzierte der Sieger, nachdem die Autos von Brad Hutchison (Cupra) auf P1 und auch Chris Smiley (Honda) auf P2 mit zu geringer Bodenfreiheit erwischt wurden. So erbte Alistair Camp (Hyundai) den Sieg. Tabellenführer bleibt Carl Boardley (Cupra).

TCR CHINA: JACK YOUNG GEWINNT IN SHANGHAI

Jack Young (Honda) hat mit einem Sieg in Shanghai nach der langen Sommerpause direkt dort weitergemacht, wo er aufgehört hat. Dabei durfte er sich bei seinem Teamkollegen Martin Xie Xin Zhe bedanken, der von der Pole auf dem Weg zum klaren Sieg war, Young aber mit Blick auf die Tabelle kurz vor Schluss passieren ließ. Im zweiten Lauf gewann Andy Yan (Hyundai). Dessen Teamkollege Martin Cao führt die Tabelle mit 129 Punkten an. Erster Verfolger ist Young mit 117.

SUPERCARS: TESTUNFALL FÜR VAN GISBERGEN

Bei Testfahrten vergangene Woche in Ipswich flog Shane van Gisbergen (Chevrolet) nach einem Bremsversagen vehement ab. Glück im Unglück: Das im Frontbereich stark ramponierte Auto konnte noch vor Ort repariert werden. Und auch der Neuseeländer blieb beim harten Einschlag unverletzt. Am Wochenende startet er mit Richie Stanaway beim 500-km-Rennen in Sandown.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die fantastischen vier

Was Jorge Martín, Marco Bezzecchi, Francesco Bagnaia und Dani Pedrosa an der Spitze des Rennens lieferten, war unbegreiflich und brach sämtliche Rekorde. Zwei verletzte und ein Wildcard-Fahrer vorn brachte auch die Papierform kräftig durcheinander.

Von: **Imre Paulovits**

Alle bissen sich auf die Lippen. Wenn es auch nicht zu viele Überholmanöver an der Spitze gab, die Positionen der ersten vier zogen sich auf und zu wie eine Ziehharmonika, und jeder, der etwas genauer wusste, was sich da vorne tut, konnte sich vor Verwunderung kaum halten. Dass Jorge Martín der überlegene Mann sein würde, hatte sich schon das ganze Wochenende abgezeichnet. Aber dass Weltmeister Francesco Bagnaia hier überhaupt fahren konnte, grenzte an ein Wunder. So wie Marco Bezzecchis linke Hand einbandagiert war, wusste man, welchen Schmerzen er standhalten muss. Und dass Dani Pedrosa, der in den letzten fünf Jahren ganze drei Rennen gefahren ist, Druck auf diese drei hungrigen Jünglinge macht, die schon das ganze Jahr gegeneinander fahren und so ihr fahrerisches Niveau gegenseitig hochgetrieben haben, trieb vor allem den älteren Fans die Tränen in die Augen. Als dann alles vorbei war, durften die Italiener ihre Helden feiern. Dass die erste Ducati von einem Spanier gefahren wurde, ging auch noch durch, und vor dem kleinen Samurai verneigte sich die ganze Boxengasse mit großer Ehrfurcht.

Es tut sich was

Als es am Freitag losging, staunten alle nicht schlecht über die Zeitenlisten: Die Testfahrer dominierten ihre Marken. Michele Pirro war im ersten freien Training Schnellster, Dani Pedrosa war als Sechster schnellste KTM, Stefan Bradl als 16. schnellste Honda.

> „Dani hat den saubersten Fahrstil und fährt ein MotoGP-Motorrad perfekt – genau so, wie es gefahren werden muss."
>
> Marc Márquez

Dass da einiges an neuem Material eingesetzt wurde, das bereits erprobt und schnell war, lag auf der Hand. Doch je länger es ging, desto mehr begann Dani Pedrosa zu brillieren. Seine KTM hatte erstmals keinen Stahl-Gitterrohrrahmen, sondern eins aus Kohlefaser. Man konnte weder ihm noch den KTM-Technikern viel dazu entlocken, aber der 37-jährige Spanier fuhr schnell wie in seinen besten Tagen. Als es um den Einzug in Q2 ging, stand er plötzlich ganz oben. Dann brannte Marco Bezzecchi eine neue Rekordrunde in den Asphalt, und Maverick Viñales meldete auch seine Ansprüche auf ein gutes Wochenende an. Doch Pedrosa legte weiter zu, Marc Márquez hängte sich in seinen Windschatten, und der Honda-Pilot war mit einem Schlag in Q2. In der Auslaufrunde hielt er neben seinen ehemaligen Teamkollegen an, umarmte ihn, und er war hinterher voll des Lobes über den KTM-Testpiloten. „Dani hat den saubersten Fahrstil. Er fährt ein MotoGP-Motorrad perfekt und genau so, wie es gefahren werden muss."

Im Qualifying machte Jorge Martín Ernst, und der Pramac-Pilot hatte seine einstige Stärke wieder: in einer Runde das Letzte herauszuholen. „Der Unterschied zum letzten Jahr ist, dass wir damals nicht den richtigen Motor hatten, jetzt haben wir ihn", frohlockte er, nachdem er den Rundenrekord noch weiter heruntergeschraubt hatte. Das war aber noch nicht alles. „Jorge ist sowohl mit dem weichen als auch mit dem mittleren Hinterreifen der Schnellste. Ich muss mir seine Daten mit dem Team noch einmal genau ansehen",

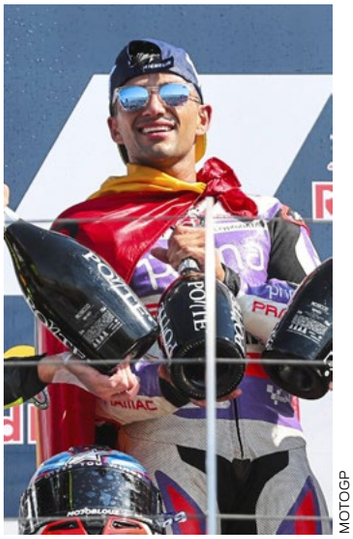
User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Drei Ducatis und eine KTM: Martín (#89) vor Bagnaia (#1), Bezzecchi (#72) und Pedrosa (#26)

MOTOGP

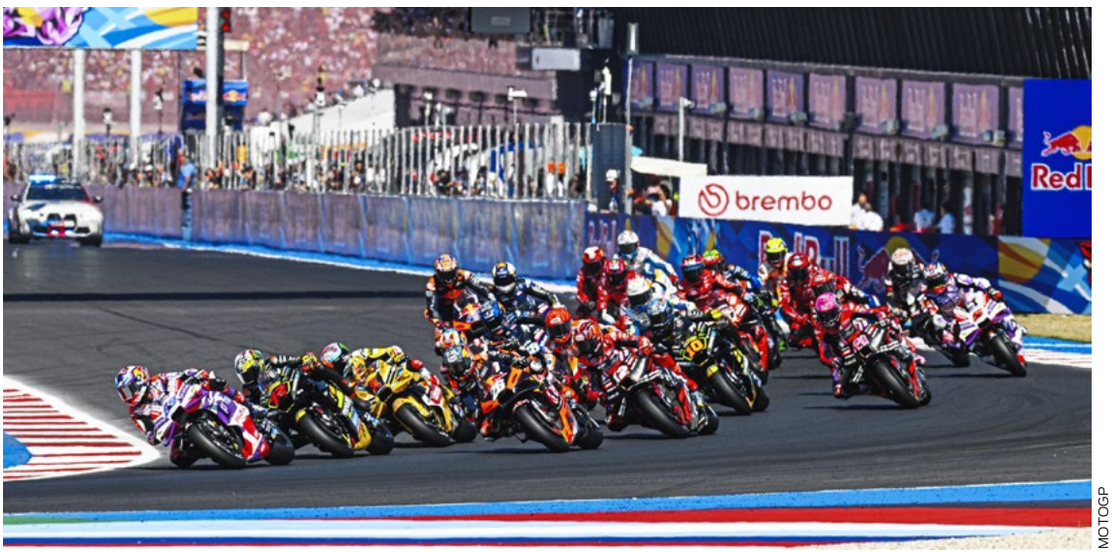
POLARITY PHOTO

Dani Pedrosa: Der kleine Samurai war die Sensation des Wochenendes



MOTOGP

Jorge Martín: Mehr ging nicht



MOTOGP

Start: Die gelbe Sonderlackierung von Bagnaias Ducati sticht hervor, die ersten vier sollten sich bald absetzen

stellte auch Bagnaia fest. Und so kam es, wie es kommen musste: Martín führte das Sprintrennen vom Start bis ins Ziel an, wenn ihm Bezzecchi zwischenzeitig auch mächtig Druck machte. Bagnaia fiel aus diesem Kampf etwas heraus, und er musste sich zum Schluss mit Zähnen und Krallen gegen Dani Pedrosa wehren. „Ich habe gesehen, dass Peccos Kräfte schwinden“, gab Pedrosa zu. „Aber er war auch so noch so gut auf dem letzten Stück auf der Bremse, dass ich einfach nicht vorbeikam. Und ich muss zugeben, dass ich mit dem Überholen etwas eingerostet bin.“

Das Gleiche noch mal

Das Rennen über die volle Distanz war dann eine Kopie des Sprints, mit dem Unterschied, dass Brad Binder besser gestartet war und Pedrosa überholte. Doch dann stürzte der Südafrikaner, und wenn er auch weiterfahren konnte, war er aus dem Spitzenkampf heraus. Martín, Bagnaia und Bezzecchi fuhren eine irre Pace, aber dann zündete Pedrosa. „Mein Hinterreifen war zu Beginn irgendwie nicht auf Temperatur“, so Pedrosa. „Ich hatte überhaupt keinen Grip, so ließ ich Brad vorbei, dass er sich mit den Ducatis auseinandersetzt. Doch dann spürte ich, dass es besser wird und ich auf die Vorderleute aufhole. Als die Reifen abbauten, habe ich einige böse Slides gehabt, so habe ich etwas zurückgesteckt. Als ich zum Schluss aber sah, dass Pecco wieder in Schwierigkeiten war, habe ich wieder gepusht. Er hat aber in der letzten Runde wirklich alles gegeben, ich kam nicht nah genug dran.“

Neben den fantastischen vier von Misano zeigte Marc Márquez eine bemerkenswerte Leistung und prügelte die Honda auf den siebten Platz. „Das ist aber nicht unser Platz“, machte er klar. „Ich hoffe, dass wir beim Test hier Teile haben werden, die uns weiterbringen, vor allem für 2024.“ Wird der weltgrößte Hersteller also beim Wettrüsten wieder mitgehen können, und bleiben die Exodus-Gerüchte von Márquez Gerüchte? ■

DREI FRAGEN AN JORGE MARTÍN

HABEN IHRE MISANO-GEISTER NUN IHREN FRIEDEN GEFUNDEN?

Ja, von nun an werde ich immer gerne nach Misano kommen. Es war früher keine gute Strecke für mich, ich habe mich an diesem Wochenende aber von Beginn an wohlgefühlt. Wir haben so gut wie nichts am Setup geändert, ab dem Qualifying fühlte sie sich sehr gut an. Es war auch sehr emotional hier, bei Ducatis Heimrennen und dem meines Teams zu gewinnen.

WAREN ES BEZZECCHI UND BAGNAIA, MIT DENEN SIE GERECHNET HATTEN?

Ja, das hat sich für mich schon im Sprintrennen abgezeichnet. Ich hatte nicht den besten Start, aber ich blieb vorn, habe einen Motor hinter mir gehört. Ich habe in der ersten Runde alle Türen zugemacht, dann bin ich so präzise wie möglich gefahren. Der Grip war nach dem Moto2-Rennen niedriger als erwartet, man musste aufpassen. Aber sobald ich gesehen habe, dass ich eine kleine Lücke aufmache, habe ich gepusht. Als ich zwei Sekunden Vorsprung hatte, war ich etwas ruhiger, und so konnte ich den Sieg heimbringen.

WIE SEHEN SIE NUN DIE WELTMEISTERSCHAFT?

Ich bin kein Werksfahrer, die Verantwortung, die Weltmeisterschaft zu gewinnen, lastet nicht auf mir. Aber natürlich möchte ich so viele Rennen wie möglich gewinnen, und der Titel ist natürlich mein Traum, und ich werde jede Möglichkeit beim Schopfe packen. Ich konzentriere mich von Rennen zu Rennen, dann schauen wir.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bradl mit Prototyp

Stefan Bradl fuhr in Misano zum zweiten Mal in diesem Jahr mit einer Wildcard und setzte einen neuen Honda-Prototyp ein. Doch für Punkte reichte es in der Hitze Italiens nicht.

Von: **Imre Paulovits**

HRC

Stefan Bradl: Mit neuem Prototyp auf der Suche nach Hondas MotoGP-Zukunft

Dass sich bei Honda etwas tut, war gleich zu sehen, als das erste freie Training losging. Stefan Bradl rückte in HRC-Farben mit einem Prototyp aus, der sich beim Rahmen und Auspuff von den anderen Hondas unterschied, Letzteres wohl, weil er an einer neuen Motorenspezifikation montiert war. Dabei beeindruckte der Deutsche, er war in FP1 als 16. schnellster Honda-Pilot. Im für die Q2 zählenden Training steigerte er sich auf den 15. Platz, im Qualifying war der Sprung in die Q2 aber nicht drin: Dem Deutschen fehlten 13 Hundertstel, um um die besten zwölf Startplätze kämpfen zu können, und er musste von Startplatz 15 aus in die Rennen. Im Sprintrennen fiel er jedoch bis auf den 22. Platz zurück. „Unser Samstag begann im Qualifying sehr gut. Natürlich war es etwas frustrierend, Q2 nur um etwas mehr als ein Zehntel zu verpassen, aber es war schön, das Testteam nach der harten Arbeit mit einem starken Ergebnis zu belohnen. Wir hatten ein paar arbeitsreiche Wochen in Misano, in Japan und jetzt hier an diesem Rennwochenende. Insgesamt war der Anfang positiv, es gibt aber einige Bereiche, in denen wir uns verbessern müssen, und wir haben die Zeitenjagd nicht ganz hinbekommen. Wir müssen noch weiter an der Leistung über die längere Distanz arbeiten, aber ich denke, insgesamt sind wir auf einem guten Weg für die Zukunft."

Im Rennen am Sonntag überquerte Bradl die Ziellinie als 18. und verlor dabei 35 Sekunden auf Sieger Jorge Martín und 22 Sekunden auf Marc Márquez. „Die Arbeit, die wir an diesem Wochenende geleistet haben, war wichtig und produktiv", freute sich Bradl. „Es ist schön, in einem Rennen ein wenig zusätzlichen Input zu bekommen und uns mit dem Rest des MotoGP-Feldes zu vergleichen. Beim Test am Montag waren wir wieder in unserer Welt, und ich denke, viele Leute haben das sehr genau beobachtet. Es war ein Wochenende mit einigen positiven Aspekten." ■

KOMMENTAR

ES IST IMMER BEEINDRUCKEND, die übermenschlichen Taten von MotoGP-Stars mitzuerleben. In Misano haben zwei von ihnen auf diesem Gebiet ganz besonders geglänzt. Francesco Bagnaia konnte nach seinem Unfall von Barcelona nur langsam gehen. Damit er überhaupt aufs Motorrad steigen und wieder absteigen konnte, wurde die Fahrwerksabsenkung aktiviert. Trotzdem konnte er sowohl im Sprint als auch über die volle Distanz aufs Podest fahren. Welcher Wille und welche Schmerztoleranz dazu gehört, können sich Normalsterbliche gar nicht vorstellen. Auch mit dem überstreckten Daumen von Marco Bezzecchi würde sich der durchschnittliche Angestellte für zwei Wochen krankschreiben lassen – er attackierte damit den kerngesunden Jorge Martín. Aber wir sollten bei alldem nicht vergessen: Ja, sie sind auch nur Menschen, und ihre Gesundheit hängt am seidenen Faden. Deshalb muss alles für ihre Sicherheit getan werden.

Imre Paulovits, Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

RIESENGAUDI

Dass die Italiener nicht hinter der Show der Österreicher und der Katalanen, die zuletzt Schlagzeilen machten, zurückstehen wollten, war klar. So sang die Rimineser Sängerin Alberta Saccani zunächst die Hymne von San Marino, danach ging ihr begleitender Gitarrist mit einem rockigen Solo zur italienischen Hymne über, die sie dann anstimmte. Währenddessen überflogen Kampfjets der italienischen Armee die Strecke, einer ihrer Senkrechtstarter schwebte minutenlang über der Kurve 6. Als das MotoGP-Rennen vorbei war, durfte der obligatorische Streckensturm nicht ausbleiben, die komplette Zielgerade füllte sich mit dicht an dicht gedrängten Menschen. DJ Capriani, der zuvor die karierte Flagge geschwenkt hatte, tobte sich nach der Siegerehrung am Mischpult aus.

ROSSI DOPPELT GEEHRT

Vor fast zwei Jahren ist er zurückgetreten, und dennoch wusste Valentino Rossi auch bei diesem GP, alle Blicke auf sich zu ziehen. Am Donnerstagabend veranstaltete die Gemeinde Tavullia ein Fest zu Ehren ihres berühmtesten Bürgers, und Bürgermeisterin Francesca Paolucci übergab ihm symbolisch den Schlüssel der Stadt, ein Artefakt, der aus Titan gefertigt ist. Tavullia wurde dafür schon ab dem frühen Nachmittag abgesperrt, man musste sich mehr als eine Woche zuvor registrieren, um überhaupt reinzukommen. Am Freitag bekam Rossi dann im Fahrerlager eine Trophäe von Brembo überreicht, dem heimischen Bremsenhersteller, auf dessen Produkte er alle 26 Jahre seiner WM-Karriere vertraut hatte. Die Trophäe war aus der Bremsscheibe einer 125er von 1996 und einer MotoGP-Scheibe von 2021 zusammengestellt, dem ersten und dem letzten WM-Jahr von Rossi.

MOTOGP

Valentino Rossi: Schlüssel seines Heimatortes bekommen

60 JAHRE

Am Sonntagabend lud Alpinestars zum 60-jährigen Firmenjubiläum Fahrer und Freunde auf die Dachterrasse des Kulturzentrums von Riccone, wo die Fahrer in ausgelassener Stimmung zusammenkamen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Misano (I) – 10. September 2023 12. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 114,102 km über 27 Runden à 4,226 km. 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 29 Grad, Asphalt: 44 Grad. Schnitt des Siegers: 164,7 km/h

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand	Topspeed	Schnellste Rde.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	27	41.33,421 min	297,5 km/h	1.31,867 min	H/M	25
2.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	27	+1,350 s	301,6 km/h	1.31,839 min	H/M	20
3.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	27	+3,812 s	298,3 km/h	1.31,791 min	H/M	16
4.	Dani Pedrosa (E)	KTM RC16	27	+4,481 s	303,3 km/h	1.31,876 min	H/M	13
5.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	27	+10,510 s	300,0 km/h	1.32,166 min	H/M	11
6.	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	27	+12,274 s	299,1 km/h	1.32,227 min	H/M	10
7.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+13,576 s	299,1 km/h	1.32,166 min	H/S	9
8.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	27	+14,091 s	298,3 km/h	1.32,176 min	H/M	8
9.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	27	+14,982 s	300,8 km/h	1.31,976 min	H/M	7
10.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	27	+15,484 s	300,8 km/h	1.32,083 min	H/M	6
11.	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	27	+15,702 s	299,1 km/h	1.32,221 min	H/M	5
12.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+15,878 s	300,8 km/h	1.32,134 min	H/M	4
13.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+15,898 s	298,3 km/h	1.32,197 min	H/M	3
14.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+23,778 s	300,8 km/h	1.32,015 min	H/M	2
15.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	27	+24,579 s	295,8 km/h	1.32,379 min	H/M	1
16.	Augusto Fernández (E)	KTM RC16	27	+31,230 s	296,7 km/h	1.32,179 min	H/M	-
17.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	27	+32,537 s	298,3 km/h	1.32,494 min	H/M	-
18.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	27	+35,330 s	296,7 km/h	1.32,794 min	H/S	-
19.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+43,601 s	298,3 km/h	1.32,896 min	H/S	-
	Nicht gewertet:							
	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	15	+12 Runden	298,3 km/h	1.32,672 min	H/M	-
	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	10	+17 Runden	296,7 km/h	1.33,029 min	H/S	-
	Michele Pirro (I)	KTM RC16	9	+18 Runden	296,7 km/h	1.32,753 min	H/M	-
	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	9	+18 Runden	297,5 km/h	1.32,754 min	H/M	-

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Martín	1.30,390 min
2.	Bezzecchi	1.30,787 min
3.	Bagnaia	1.30,826 min
4.	Viñales	1.30,916 min
5.	Pedrosa	1.31,023 min
6.	A. Espargaró	1.31,082 min
7.	Binder	1.31,103 min
8.	Marini	1.31,210 min
9.	M. Márquez	1.31,223 min
10.	Oliveira	1.31,277 min
11.	A. Márquez	1.31,278 min
12.	R. Fernández	1.31,341 min
13.	Quartararo	1.31,467 min
14.	Pirro	1.31,533 min
15.	Bradl	1.31,560 min
16.	Zarco	1.31,667 min
17.	A. Fernández	1.31,678 min
18.	Miller	1.31,713 min
19.	Morbidelli	1.31,845 min
20.	Nakagami	1.31,851 min
21.	Di Giannantonio	1.31,914 min
22.	Mir	1.31,944 min
23.	P. Espargaró	1.32,140 min

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Martín	19.58,785 min
2.	Bezzecchi	+1,445 s
3.	Bagnaia	+4,582 s
4.	Pedrosa	+4,772 s
5.	Binder	+4,931 s
6.	Viñales	+6,062 s
7.	Marini	+6,519 s
8.	A. Espargaró	+7,893 s
9.	A. Márquez	+9,264 s
10.	M. Márquez	+11,318 s
11.	R. Fernández	+13,365 s
12.	Oliveira	+13,788 s
13.	Quartararo	+14,243 s
14.	Zarco	+14,154 s
15.	Miller	+17,421 s
16.	P. Espargaró	+17,451 s
17.	Di Giannantonio	+18,133 s
18.	Morbidelli	+19,749 s
19.	A. Fernández	+20,403 s
20.	Pirro	+21,454 s
21.	Nakagami	+21,962 s
22.	Bradl	+23,672 s
23.	Mir	+36,100 s

Schnellste Runde: Bezzecchi 1.31,342 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	283
2.	Martin	247
3.	Bezzecchi	218
4.	Binder	173
5.	A. Espargaró	160
6.	Zarco	147
7.	Marini	135
8.	Viñales	128
9.	A. Márquez	108
23.	Folger	9
28.	Bradl	5

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	416
2.	KTM	234
3.	Aprilia	218
4.	Honda	105
5.	Yamaha	105

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Pramac Racing	394
2.	Mooney VR46 Racing Team	353
3.	Ducati Lenovo Team	318
4.	Aprilia Racing	288
5.	Red Bull KTM Factory Racing	277
6.	Monster Energy Yamaha MotoGP	153
7.	Gresini Racing MotoGP	151
8.	Cryptodata RNF MotoGP team	91
9.	LCR Honda Idemitsu	85
10.	GasGas Factory Racing Tech3	75

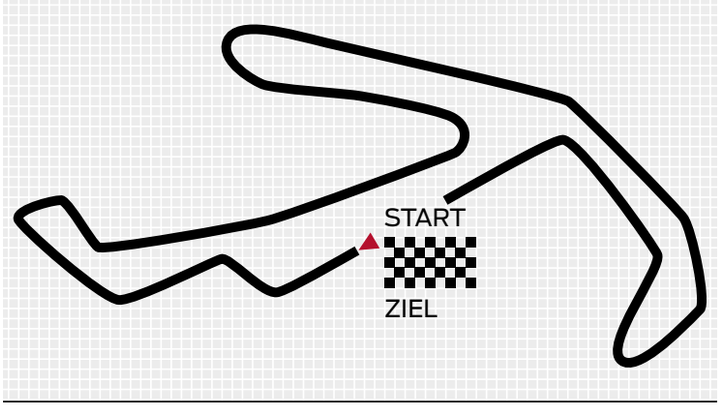
„Natürlich will ich die WM gewinnen. Aber ich bin kein Werksfahrer, Bagnaia ist einer, und er hat die Verantwortung, sie zu gewinnen."

Jorge Martín

MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI (I) 4,226 KM

Rundenrekord: **1.31,791 min, Francesco Bagnaia (Ducati), 2023**
Quali-Rekord: **1.30,390 min, Jorge Martín (Ducati), 2023**
Topspeed-Rekord: **305,9 km/h, Marco Bezzecchi (Ducati), 2023**

STRECKE



MICHELIN

Jorge Martín: 30 Punkte wettgemacht

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Klarer Sieg von Acosta, böser S

Fast spielerisch: Pedro Acosta konnte trotz seines Tempos die Reifen schonen

MOTOGP

Wenn Celestino Vietti auch alles dransetzte, seinen Sieg von Barcelona zu wiederholen, gingen ihm die Reifen ein, und er hatte keine Chance gegen Pedro Acosta. Lucas Tulovic wurde in der letzten Runde bei hohem Speed abgeräumt.

Von: **Imre Paulovits**

Nach seinem Sieg in Österreich war Celestino Vietti für sein Heimrennen völlig aufgedreht. Der 21-jährige Italiener fuhr auch die Pole-Position heraus, doch WM-Leader Pedro Acosta fackelte nicht lange. Der Ajo-Pilot setzte sich gleich nach dem Start an die Spitze, und zusammen mit Vietti legten sie ein Tempo vor, das niemand mitgehen konnte. Doch sosehr Vietti versuchte, Druck auf seinen jungen spanischen Rivalen zu machen,

Motorrad-WM

IRTA-CEO Mike Trimby verstorben

Der Schock sitzt tief im WM-Fahrerlager: Mike Trimby, der seit den 1980er-Jahren gegen FIM und GP-Organisatoren für die Rechte und Sicherheit der Fahrer kämpfte und so viel zum heutigen Gesicht der Motorrad-WM beitrug, ist Freitagnacht im Alter von 82 Jahren verstorben.

Von: **Imre Paulovits**

Das Fahrerlager war ohne ihn nicht vorstellbar. Fast zwei Meter groß und kräftig gebaut, war Mike Trimby schon von seiner Erscheinung her eine Autorität. Hinter dieser Fassade steckte ein Kämpfer, der nie aufgehört hatte, für seine Sache zu kämpfen. Seit den späten 1970er-Jahren hatte er begonnen, gegen die unhaltbaren Zustände in der Motorrad-Weltmeisterschaft vorzugehen und setzte sich bei der FIM und den Veranstaltern, die Spitzenfahrer bis dahin wie Leibeigene behandelt hatten, für mehr Sicherheit und bessere Löhne ein. 1982 wurde er von den WM-Fahrern gebeten, ihre Interessenvertretung zu übernehmen, ein Anliegen, dem sich auch die Teams anschlossen, und so gründete er 1986 mit viel Unterstützung der Teamchefs Michel Métraux und Serge Rosset die Teamvereinigung IRTA, die fortan immer mehr an Einfluss gewann und schließlich dafür sorgte, dass die FIM die WM-Austragungsrechte an einen professionellen Promoter abtrat.

MOTOGP

Mike Trimby: Bis zu seinem letzten Tag für seine Sache gearbeitet

„Als die Dorna 1992 die Rechte bekam, habe ich sehr viel von Mike Trimby gelernt. Es hat zwar eine Weile gedauert, aber ab 1995 waren wir klar auf einer Linie und konnten mit Dorna, IRTA, MSMA und FIM die Weltmeisterschaft zu dem machen, was sie heute ist“, erklärte Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta. „Heute ist in der Motorrad-Weltmeisterschaft so viel selbstverständlich, was es früher nicht war und erst Mike Trimby erkämpfen musste. Noch am Nachmittag vor seinem Tod hat er an einer Grand-Prix-Kommissions-Sitzung teilgenommen, seine letzte Mail, die er rausgeschickt hat, war wohl deren Protokoll. Der Motorradsport hat ihm so viel zu verdanken, er wird der erste Nicht-Fahrer sein, den wir in den Kreis der MotoGP-Legenden aufnehmen.“ ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

turz von Tulovic

ließ sich dieser nicht in Fehler hineintreiben. Dann begann Vietti irgendwann, vorne und hinten Rutscher zu bekommen. Einmal hatte er einen gut 30 Meter langen Vorderradrutscher in Turn 1, den er gerade noch mit dem Ellbogen retten konnte. Während Acosta vorne das Tempo beibehielt, fiel Vietti hoffnungslos zurück. Doch die beiden hatten sich so einen Vorsprung herausgefahren, dass sein zweiter Platz nie in Gefahr war. Dafür konnte Tony Arbolino, der sich nur als Neunter qualifizieren konnte, bis auf P4 vorfahren und so noch einigermaßen Schadensbegrenzung betreiben, wenn sein Rückstand auf Acosta mittlerweile auch auf 34 Punkte angewachsen ist. „Wir haben über das ganze Wochenende eine gute Pace gehabt, und ich denke, die werde ich auch auf den Strecken in Übersee haben", grinste Acosta. „Ich wusste, dass es schwierig würde", gab Vietti zu. „Ich habe versucht, Pedro zu folgen, aber nachdem ich zwei-, dreimal die Front verloren habe, habe ich mich nur noch darauf konzentriert, den zweiten Platz ins Ziel zu bringen."

Während der Intact-Ersatzpilot Senna Agius gleich in der dritten Runde stürzte, fuhr Lukas Tulovic beständig nach vorn, und auch, wenn vor ihm noch eine größere Lücke war, war ihm der 16. Platz ziemlich sicher. Doch dann setzte Moto3-Weltmeister Izan Guevara in der superschnellen Curvone zu Angriff an, wurde herausgetragen, streifte das Vorderrad von Tulovic, und beide purzelten mit 250 km/h brutal durchs Kiesbett. Die Kalex wurde übel zugerichtet, genau wie die Lederkombi von Tulovic. Zum Glück überstand der 23-Jährige den Abflug mit leichten Blessuren am rechten Arm. „Er wurde herausgetragen und konnte nicht einlenken, ich war gerade dabei, und er hat mir das Vorderrad weggerissen", erzählte der sichtlich durchgeschüttelte Tulovic. „Sonst wäre es ein solides Rennen gewesen." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Luca Marini hat letzte Woche seinen Vertrag bei VR46 um ein weiteres Jahr verlängert. Weiterhin ungeklärt bleibt, wer bei Pramac-Ducati neben Jorge Martín fahren wird, und wer den zweiten Platz neben Álex Márquez bei Gresini einnehmen wird. Die Gerüchte, dass Marc Márquez Honda doch verlassen und bei Gresini wieder zusammen mit seinem Bruder fahren wird, wollten auch in Misano nicht verstummen. Aus spanischen Kreisen hieß es, Márquez wolle das Gresini-Team gleich kaufen, um so auch für die Zukunft nach dem Ende seiner Karriere zu sorgen. Bestätigen wollte dies bei Gresini niemand, wirklich dementieren aber auch nicht. Marc Márquez selbst meinte vielsagend, es würde bald große Neuigkeiten geben. Repsol-Honda-Teamchef Alberto Puig sagte, Márquez hätte ihm nie die Absicht verkündet, Honda vorzeitig verlassen zu wollen. Auch Álex Rins, der in Misano sein Gastkommentatoren-Debüt gab, meinte, er könne sich nicht vorstellen, dass Márquez von Honda zu Gresini gehen würde.

MOTOGP

Während Francesco Bagnaia den Highsider in Barcelona, nach dem ihm Brad Binder über die Beine fuhr, wie durch ein Wunder mit Prellungen überstanden hat, musste sein Teamkollege Enea Bastianini am linken Fußgelenk und der linken Hand operiert werden. Er fällt auch für Indien, Japan und Indonesien aus und wird dort von Ducati-Testpilot Michele Pirro ersetzt.
Álex Rins wird in Indien wahrscheinlich noch nicht wieder fahren können. In Misano wurde er von Honda-Testpilot Takumi Takahashi vertreten, der Japaner war aber selbst angeschlagen, saß seit einem Jahr nicht mehr auf einem MotoGP-Motorrad, kannte Misano nicht und konnte sich nicht qualifizieren.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Misano (I) – 10. September 2023 12. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 92,972 km über 22 Runden à 4,226 km. 30 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 30 Grad, Asphalt: 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Pedro Acosta (E)	Kalex	22	35.30,145 min	1.36,230 min	25
2.	Celestino Vietti (I)	Kalex	22	+6,305 sec	1.36,173 min	20
3.	Alonso López (E)	Boscoscuro	22	+9,989 sec	1.36,512 min	16
4.	Tony Arbolino (I)	Kalex	22	+11,344 sec	1.36,439 min	13
5.	Ai Ogura (J)	Kalex	22	+12,442 sec	1.36,723 min	11
6.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	22	+13,160 sec	1.36,663 min	10
7.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	22	+13,907 sec	1.36,469 min	9
8.	Joe Roberts (USA)	Kalex	22	+20,350 sec	1.36,878 min	8
9.	Filip Salac (CZ)	Kalex	22	+20,523 sec	1.36,735 min	7
10.	Mattia Pasini (I)	Kalex	22	+21,759 sec	1.36,993 min	6
11.	Sergio García (E)	Kalex	22	+21,989 sec	1.36,980 min	5
12.	Jake Dixon (GB)	Kalex	22	+22,900 sec	1.37,092 min	4
13.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	22	+23,747 sec	1.37,026 min	3
14.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	22	+30,287 sec	1.37,381 min	2
15.	Barry Baltus (B)	Kalex	22	+32,547 sec	1.37,295 min	1
16.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	22	+38,673 sec	1.37,680 min	-
17.	Alberto Surra (I)	Forward	22	+46,029 sec	1.37,925 min	-
18.	Borja Gomez (E)	Kalex	22	+51,346 sec	1.38,193 min	-
19.	Taiga Hada (J)	Kalex	22	+52,716 sec	1.37,899 min	-
20.	Sean Dylan Kelly (USA)	Forward	22	+55,208 sec	1.38,485 min	-
21.	Kohta Nozane (J)	Kalex	22	+55,330 sec	1.38,473 min	-
	Nicht gewertet:					
	Lukas Tulovic (D)	Kalex	21	+1 Runde	1.37,747 min	-
	Izan Guevara (E)	Kalex	21	+1 Runde	1.37,544 min	-
	Sam Lowes (GB)	Kalex	15	+7 Runden	1.36,717 min	-
	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	14	+8 Runden	1.36,926 min	-
	Rory Skinner (GB)	Kalex	9	+13 Runden	1.38,062 min	-
	Arón Canet (E)	Kalex	7	+15 Runden	1.36,294 min	-
	Dennis Foggia (I)	Kalex	3	+19 Runden	1.38,324 min	-
	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	3	+19 Runden	1.40,899 min	-
	Senna Agius (AUS)	Kalex	2	+20 Runden	1.39,385 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	211
2.	Arbolino	177
3.	Dixon	146
4.	Canet	116
5.	López	116
6.	Vietti	106
7.	Salac	91
8.	Chantra	89
9.	Aldeguer	84
10.	Gonzalez	83
21.	Tulovic	12

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	295
2.	Boscoscuro	155

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	270
2.	Elf Marc VDS Racing Team	251
3.	Speed Up Racing	200
4.	Pons Wegow LOS40	179
12.	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	25

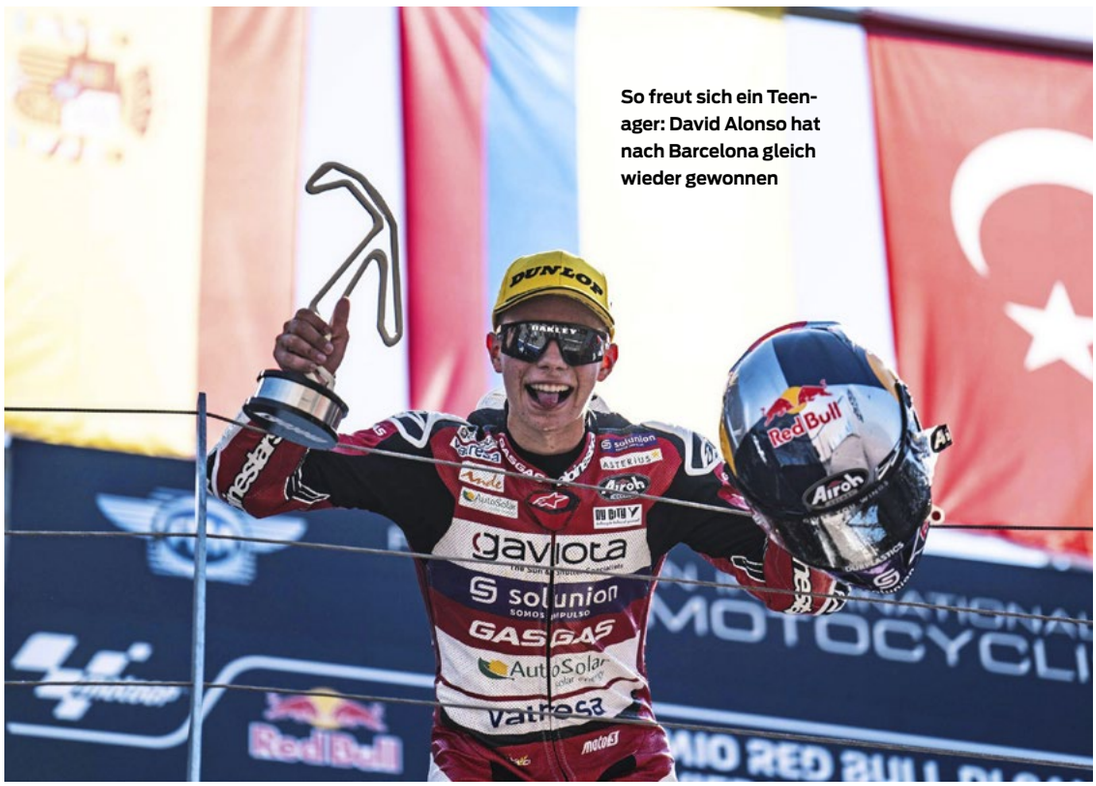
QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Vietti	1.36,201 min
2.	Acosta	1.36,281 min
3.	Gonzalez	1.36,421 min
4.	Canet	1.36,424 min
5.	Pasini	1.36,484 min
6.	López	1.36,487 min
7.	Roberts	1.36,534 min
8.	Lowes	1.36,541 min
9.	Arbolino	1.36,559 min
10.	Salac	1.36,639 min
11.	Chantra	1.36,649 min
12.	VD Goorbergh	1.36,722 min
13.	Ogura	1.36,816 min
14.	Dixon	1.36,889 min
15.	Bendsneyder	1.36,919 min
16.	Ramírez	1.37,207 min
17.	Baltus	1.37,215 min
18.	Alcoba	1.37,245 min
19.	Guevara	1.36,859 min
20.	Agius	1.36,967 min
21.	Aldeguer	1.36,992 min
22.	García	1.36,992 min
23.	Foggia	1.37,015 min
24.	Surra	1.37,051 min
25.	Tulovic	1.37,415 min
26.	Skinner	1.37,701 min
27.	Nozane	1.37,867 min
28.	Gomez	1.37,917 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Moto3

WM-Spitze rückt wieder eng



So freut sich ein Teenager: David Alonso hat nach Barcelona gleich wieder gewonnen

TEAM ASPAR

Nach seinem zweiten Nuller in Folge hat Daniel Holgado nur noch vier Punkte Vorsprung vor Ayumu Sasaki. Und mit seinem zweiten Sieg in Folge hat sich auch David Alonso in Titelstellung gebracht.

Von: **Imre Paulovits**

Diese letzte Runde des Moto3-Rennens von Misano hatte wieder die Spannung einer halben Saison in sich. An der Spitze hatte sich zwar eine Vierergruppe mit Deniz Öncü, Jaume Masiá, David Alonso und David Muñoz abgesetzt, aber dass diese Reihenfolge sich noch ein paarmal ändern würde, war klar. Nachdem sich zunächst Masiá einen Vorsprung herausgefahren hatte, dann aber von den Verfolgern eingefangen wurde, war Öncü über lange Phasen der Stärkste, verrichtete in

MotoGP Rookies Cup

Das Beste zum Schluss

Das letzte Rennen des diesjährigen Rookies Cup wird in die Geschichte eingehen als das mit dem knappsten Zieleinlauf. Leo Rammerstorfer darf auch 2024 Rookies Cup fahren.

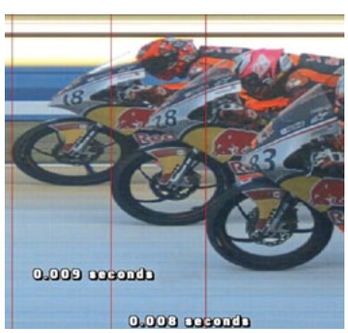
Eigentlich war schon alles gelaufen, Ángel Piqueras hatte den Titel bereits in der Tasche. Doch was sich die Spitze der Cup-Piloten beim Saisonfinale lieferte, stellte alles in den Schatten, was wir diese Saison gesehen haben. Im ersten Rennen prügelte sich eine Elfergruppe an der Spitze, von der sich Álvaro Carpe in der letzten halben Runde absetzen konnte. Hinter ihm konnte Cup-Sieger Ángel Piqueras Máximo Quiles auf der Linie abfangen. Im zweiten Rennen ging die Hatz weiter. Nach zahllosen Überholmanövern kamen genau diese drei wieder an der Spitze aus der letzten Kurve heraus. Piqueras überquerte die Ziellinie als Erster, neun Tausendstelsekunden vor Quiles und 17 Tausendstel vor Carpe. Cup-Mentor Gustl Auinger hatte sein breitestes Grinsen im Gesicht: „Was wir hier gesehen haben, war kein Nachwuchsrennen, sondern WM-Klasse."

Die beiden Österreicher hatten es nicht leicht. Jakob Rosenthaler wurde im ersten Rennen 14., im zweiten verpasste er als 16. den letzten Punkt um sieben Hundertstelsekunden. „Ich weiß nicht, warum mich auf den Geraden alle überholen", dachte Rosenthaler über ein schwieriges Wochenende nach. „Auf der Bremse und in den Kurven bin ich sehr stark. Mit meinem 15. Platz im Qualifying war ich zufrieden, und in den Rennen habe ich mich auch recht wohlgefühlt. Aber es geht sich irgendwie nie aus, dass ich, wenn ich welche überhole, auch vorne bleibe." Rosenthaler hatte dieses Jahr seine dritte Cup-Saison, er muss sich 2024 ganz auf die Junior-GP konzentrieren.

Leo Rammerstorfer stürzte im ersten Rennen, im zweiten wurde er 21. „Bei dem Sturz habe ich mir die linke große Zehe gebrochen, da war das Schalten im zweiten Rennen sehr schmerzhaft", so Rammerstorfer. „Es war auch nicht leicht, mich zu konzentrieren, weil ich davor die ganze Woche krank war." Aber der 19-jährige Österreicher fuhr trotzdem überglücklich nach Hause: Er darf auch 2024 im Cup fahren. ■ IP

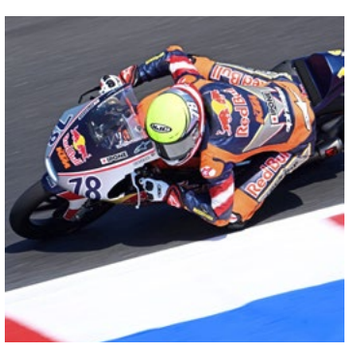
CUP-ENDSTAND

	Fahrer	Punkte
1.	Ángel Piqueras (E)	318
2.	Álvaro Carpe (E)	203
3.	Máximo Quiles (E)	167
20.	Jakob Rosenthaler (A)	22
25.	Leo Rammerstorfer (A)	2



DORNA

Zielfoto des zweiten Rennens



GOLD&GOOSE

Rosenthaler: Abschied vom Cup

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

er zusammen

der zweiten Rennhälfte die meiste Führungsarbeit und ging auch als Führender in die letzte Runde. Doch dass der mittlerweile groß gewachsene Türke auf der Gegengeraden Richtung Curvone von der kleiner gewachsenen Konkurrenz angegriffen würde, war ihm am allermeisten klar. Zunächst drückte sich Alonso an Masiá vorbei, dann saugte er sich an Öncü heran. Doch gerade, als er angreifen wollte, wurde Öncü beim Anbremsen von Turn 14 herausgetragen, und Masiá war innen durch. Allerdings rutschte ihm dabei das Vorderrad weg, er und Öncü mussten kurz aufrichten – Alonso schlüpfte wieder durch. Der Kolumbianer behielt die Nerven, ließ in den letzten beiden Kurven niemanden mehr vorbei, gewann so das zweite Rennen in Folge und das dritte der letzten vier.

Er sieht wie ein schüchterner, kleiner Junge aus, aber auf der Strecke ist der Schützling von Jorge Martínez Aspar zu einem Killer herangereift. Und mit ihm ist der Kreis der WM-Favoriten um einen angewachsen. „Ich habe mich zum Glück clever platziert und konnte die letzten beiden Kurven verteidigen“, freute er sich. „Zwei Siege hintereinander sind ein Traum.“

Ayumu Sasaki erlebte zwar als Siebter das schlechteste Ergebnis seit seinem Nuller in Austin, dafür ist er bis auf vier Punkte an WM-Leader Daniel Holgado herangerückt, der nach dem Barcelona-Desaster auch in Misano nur 16. wurde. „Meine Abstimmung war zwar besser als im Qualifying, aber ich hatte trotzdem Mühe, das Tempo zu halten“, gestand Sasaki. „Wir wissen zum Glück, wo wir uns verbessern müssen, und darauf werde ich mich konzentrieren. Jetzt geht es nach Asien, also muss ich ruhig und konzentriert bleiben.“ Sein Teamkollege Collin Veijer gehörte zu den Helden von Misano. Der 18-jährige Holländer kann zwar derzeit nur mit Krücken laufen, aber er setzte sich in der Verfolgergruppe durch und wurde 5.! ■

Moto3

Keine Punkte

Misano war nicht das Wochenende des Prüstel-Duos. Weder Xavier Artigas noch Joel Kelso konnte in die Punkte fahren.

Joel Kelso schaffte es durch Q1 in die Q2, Xavi Artigas verpasste den Einzug um ganze vier Hundertstelsekunden. Der Spanier beendete den Samstag so als 20. der Startaufstellung, Kelso kam auf Startplatz 11. Er fuhr sich in den ersten Runden bis auf P8 vor, konnte das hohe Tempo des Rennens aber nicht halten und kam als 20. ins Ziel. Artigas befand sich zunächst weiter hinten und erreichte am Ende des Rennens mit Platz 17 das bessere Ergebnis der beiden Prüstel-Piloten. „Ich bin recht zufrieden mit der Rennpace, die wir erreicht haben. Allerdings landen wir derzeit nicht auf den Positionen, die wir uns gewünscht oder erhofft haben“, sinnierte Artigas. „Wir müssen uns weiter auf Verbesserungen konzentrieren.“ Joel Kelso war auch nicht gut gelaunt. „Es ist frustrierend. Wir haben das Tempo, wenn wir alleine fahren, aber dann haben wir Mühe, im Windschatten zu bleiben“, knirschte der Australier. „Wir brauchen mehr Speed am Kurvenausgang.“ ■ IP

LEKL

Kelso (#66) und Artigas (#43)

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Misano (I) – 10. September 2023 12. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 84,520 km über 20 Runden à 4,226 km. 28 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 30 Grad, Asphalt: 37 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	David Alonso (CO)	GasGas	20	34.04,490 min	1.41,297 min	25
2.	Jaume Masiá (E)	Honda	20	+0,036 sec	1.41,421 min	20
3.	Deniz Öncü (TR)	KTM	20	+0,237 sec	1.41,484 min	16
4.	David Muñoz (E)	KTM	20	+0,764 sec	1.41,614 min	13
5.	Collin Veijer (NL)	Husqvarna	20	+4,800 sec	1.41,713 min	11
6.	Kaito Toba (J)	Honda	20	+7,782 sec	1.41,786 min	10
7.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	20	+7,862 sec	1.41,802 min	9
8.	Ivan Ortolá (E)	KTM	20	+8,072 sec	1.41,679 min	8
9.	José Antonio Rueda (E)	KTM	20	+8,167 sec	1.41,908 min	7
10.	Romano Fenati (I)	Honda	20	+8,353 sec	1.41,571 min	6
11.	Taiyo Furusato (J)	Honda	20	+8,402 sec	1.41,772 min	5
12.	Diogo Moreira (BR)	KTM	20	+9,075 sec	1.41,651 min	4
13.	Stefano Nepa (I)	KTM	20	+9,107 sec	1.42,002 min	3
14.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	20	+10,846 sec	1.41,676 min	2
15.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	20	+11,352 sec	1.41,794 min	1
16.	Daniel Holgado (E)	KTM	20	+11,441 sec	1.41,954 min	-
17.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	20	+17,232 sec	1.42,178 min	-
18.	Riccardo Rossi (I)	Honda	20	+17,356 sec	1.42,183 min	-
19.	Joel Kelso (AUS)	CFMoto	20	+17,584 sec	1.42,227 min	-
20.	Matteo Bertelle (I)	Honda	20	+17,616 sec	1.42,076 min	-
21.	Filippo Farioli (I)	KTM	20	+20,479 sec	1.42,325 min	-
22.	Joshua Whatley (GB)	Honda	20	+25,834 sec	1.42,749 min	-
23.	Scott Ogden (GB)	Honda	20	+25,966 sec	1.42,862 min	-
24.	Lorenzo Fellon (F)	KTM	20	+27,097 sec	1.42,894 min	-
25.	Syarifuddin Azman (MAL)	KTM	20	+37,132 sec	1.43,212 min	-
26.	Mario Aji (RI)	Honda	20	+37,589 sec	1.43,075 min	-
27.	Ana Carrasco (E)	KTM	20	+48,240 sec	1.43,805 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Holgado	161
2.	Sasaki	157
3.	Masiá	149
4.	Öncü	144
5.	Alonso	140
6.	Ortolá	132
7.	Moreira	98
8.	Rueda	88
9.	Nepa	70
10.	Muñoz	66

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	259
2.	Honda	190
3.	Husqvarna	162
4.	GasGas	157
5.	CFMoto	65

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	232
2.	Liqui Moly Husqvarna Intact GP	215
3.	Team MTA	202
4.	Leopard Racing	199
5.	GasGas Aspar Team	194
6.	Red Bull KTM Tech3	163
9.	CFMoto PrüstelGP	79

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Masiá	1.41,638 min
2.	Sasaki	1.41,881 min
3.	Toba	1.41,900 min
4.	Moreira	1.42,002 min
5.	Öncü	1.42,056 min
6.	Alonso	1.42,058 min
7.	Muñoz	1.42,100 min
8.	Holgado	1.42,125 min
9.	Nepa	1.42,168 min
10.	Veijer	1.42,234 min
11.	Kelso	1.42,277 min
12.	Rueda	1.42,395 min
13.	Ortolá	1.42,428 min
14.	Furusato	1.42,643 min
15.	Yamanaka	1.42,657 min
16.	Suzuki	1.42,684 min
17.	Rossi	1.42,751 min
18.	Fenati	1.42,847min
19.	Bertelle	1.43,117 min
20.	Artigas	1.43,154 min
21.	Whatley	1.43,307 min
22.	Farioli	1.43,381 min
23.	Salvador	1.43,449 min
24.	Ogden	1.43,451 min
25.	Fellon	1.43,530 min
26.	Aji	1.43,817 min
27.	Azman	1.43,829 min
28.	Carrasco	1.44,055 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die schönsten Stoppies kommen von Herzen: Toprak Razgatlioglu hatte zwei gute Rennen

WORLDSBK

Toprak nicht zu bremsen

Durch zwei Siege und technische Probleme des WM-Leaders Álvaro Bautista konnte Toprak Razgatlioglu in der Tabelle wieder aufschließen. Doch dies war nicht das einzige Problem von Ducati.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Es krachte, und es krachte gewaltig. Toprak Razgatlioglu führte das Superpole-Rennen vor Michael Ruben Rinaldi an, doch dessen Teamkollege Álvaro Bautista wollte den Italiener vor der Schikane ausbremsen, verkalkulierte sich dabei und knallte ihm ins Heck. Doch was das ganze Fahrerlager erzürnte: Als Scott Redding zuvor seinen BMW-Teamkollegen Garrett Gerloff umgefahren hatte, bekam er eine Long-Lap-Penalty, der Weltmeister hingegen blieb unbestraft und konnte sogar den zweiten Platz hinter Razgatlioglu einfahren. Der Stewards-Panel ist wieder einmal in die Kontroverse geraten. Bautista hatte aber auch sonst ein durchwachsenes Wochenende. Bereits im ersten Rennen fiel er wegen eines Elektronikfehlers ganz an das Ende des Feldes, von dem er sich immerhin bis Platz 10 wieder nach vorne fahren konnte. „Schon in der ersten Runde fühlte sich das Motorrad kraftlos an, dann blieb es in der zweiten Runde in Turn 5 plötzlich stehen“, erzählte Bautista. „Das Display war an und meldete, dass ich den Motor starten kann, ich habe ihn gestartet, wollte an die Box, weil der Motor nun aber völlig normal lief, bin ich das Rennen zu Ende gefahren.“ Toprak Razgatlioglu war nach seinen zwei Siegen völlig in Wolke sieben. „Ich fahre einfach von Rennen zu Rennen, denke nicht über die Ducati nach, und hier konnte man sehen, dass auch sie in Schwierigkeiten kommen können.“

Das epische Duell

Im zweiten Rennen konnte Bautista nach dem Restart vorne wegziehen, doch hinter ihm entwickelte sich ein Duell, das uns so begeistern konnte, aber in dieser Form schon lange nicht mehr da war. Jonathan Rea und Toprak Razgatlioglu trafen aufeinander, und sie bekriegten sich über die gesamte Distanz. Vor Turn 5 bremsten sie sich immer wieder gegenseitig aus, und an der Yamaha waren hinterher genauso viele grüne Farbspuren wie blaue Farbspuren an der Kawasaki. „In diesem Jahr hatte ich die Wochenenden meist stärker begonnen als beendet, aber hier konnten wir von Session zu Session zulegen, das Motorrad fühlte sich immer besser an, ich konnte wieder mit ihm spielen. Dass ich auf einer Strecke, wo Toprak immer stark war, bis zum Schluss mit ihm mithalten konnte, ist sehr erfreulich, und es hat sehr viel Spaß gemacht.“

Nun liegt Bautista nur noch einen Ducati-Sieg hinter Carl Fogarty. Aber bei Ducati hing der Haussegen schief. Als der 2024 arbeitslose Michael Ruben Rinaldi, der im ersten Rennen zweiter wurde, nach dem Rempler im Superpole-Race im zweiten Rennen neben die Strecke geriet, fuhr er wortlos an die Box. ■

WORLDSBK

Wie in guten alten Zeiten: Rea (#65) bekriegte Toprak (#54) bis ins Ziel

WORLDSBK

Ende gut, alles gut? Immerhin konnte Bautista das zweite Rennen gewinnen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supersport-WM

Bulegas Doppel

Obwohl ihm Stefano Manzi im ersten Rennen im Nacken hing, konnte Nicolò Bulega auch in Magny-Cours beide Rennen gewinnen und ist dem Titel einen Schritt näher.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Bulega ergriff im ersten Rennen von der Pole-Position aus direkt die Initiative und machte sich an der Spitze auf und davon. Doch Stefano Manzi pflügte durchs halbe Feld, holte in der letzten Runde Bulega ein, aber es war zu spät, der Ducati-Werkspilot konnte sich als Erster ins Ziel retten. Im zweiten Rennen war es dann Lokalheld Valentin Debise, der Bulega unter Druck setzte, doch dieser hielt auch diesen Angriffen stand und konnte sich zum Schluss wieder etwas absetzen. Nun hat er bei noch 150 möglichen Punkten 60 Punkte Vorsprung und damit bereits eine Hand am WM-Pokal. Marcel Schrötter hat seinen dritten WM-Rang ebenfalls gefestigt. Auch Magny-Cours musste er erst kennenlernen, so war zunächst nicht mehr als Startplatz acht und der siebte Platz im ersten Rennen drin. Doch bis Sonntag hatte der MV-Agusta-Fahrer so weit alles sortiert, dass er wieder eine seiner tollen Aufholjagden fahren konnte und schließlich Vierter wurde. „Ich bin sehr zufrieden mit meiner Leistung, besonders am zweiten Renntag“, freute sich Schrötter. „Wir haben versucht, uns bei der Abstimmung weiter zu verbessern, was teilweise gelungen ist.“ Da sein nächster Verfolger Federico Caricasulo beide Male hinter ihm lag, hat Schrötter ihm gegenüber nun 55 Punkte Vorsprung. ■

WORLDSBK

Nicolò Bulega: Zwei Siege, 60 Punkte Vorsprung in der WM

Superbike-WM

Gerloff sensationell

Bonovo-action-BMW-Pilot Garrett Gerloff fuhr in Magny-Cours die Pole-Position vor Álvaro Bautista heraus.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Manchmal werden auch an einem Superbike-WM-Wochenende Märchen wahr. Garrett Gerloff aus dem Bonovo-action-BMW-Team fühlte sich in Magny-Cours von Beginn an pudelwohl und konnte sich in den freien Trainings mit der zweitbesten Zeit brüsten. Doch in der Superpole legte der Amerikaner noch einen drauf und fuhr seine und die erste Pole-Position des Teams heraus. Im ersten Rennen verlor Gerloff zunächst einige Plätze, doch zum Schluss konnte er als Vierter ebenfalls das bislang beste Ergebnis des Teams herausholen. Im Sprintrennen am Sonntag wurde Gerloffs Höhenflug aber harsch unterbrochen, als Scott Redding ihn beim Ausbremsversuch abräumte. So musste der bedauernswerte Amerikaner das zweite Rennen nach dem Neustart, wo es wieder Redding war, der Dominique Aegerter ins Heck fuhr, aus der neunten Startposition in Angriff nehmen. Er konnte sich bis auf den fünften Platz vorkämpfen! „Was soll ich sagen?“, fehlten Gerloff die Worte. „Es war ein tolles Wochenende. Ich bin überglücklich über meine erste Pole-Position für mich selbst, aber auch für mein Team.“ ■

BMW

Garrett Gerloff: Erste Pole-Position, zweimal Top 5, einmal abgeräumt

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Der Run um den zweiten Platz neben Álvaro Bautista im Ducati-Werksteam ist entschieden. Supersport-WM-Leader Nicolò Bulega hat nach seinen Leistungen bei der Supersport und den drei Testfahrten den Zuschlag bekommen. Teamchef Serafino Foti hatte schon vor der Sommerpause von seinem Schützling geschwärmt: „Er hat im Winter begriffen, was er anders machen muss, vom Training, von der Vorbereitung und mental. Er hat damit auch das Team nach vorn gebracht. Er hat seinen Fahrstil auch beim Superbike sehr schnell anpassen können.“ Damit haben Michael Ruben Rinaldi und Axel Bassani, die sich ebenfalls Hoffnungen auf den Sitz gemacht haben, den Kürzeren gezogen. Rinaldi bedankte sich bei Ducati für die Zeit, die er bislang haben durfte, Bassani wirkte etwas unterkühlter.

SUPERSPORT-300-WM

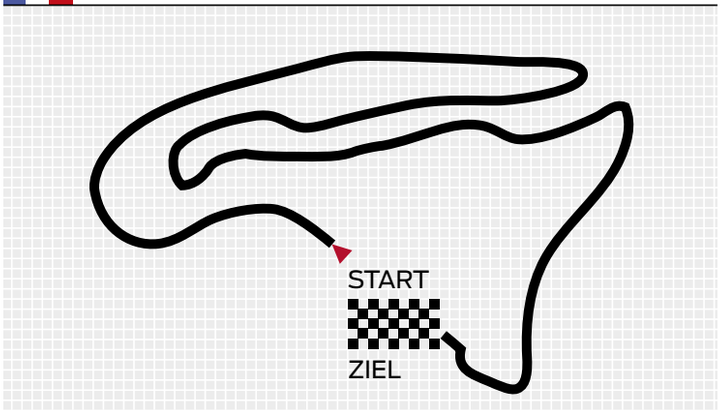
Dirk Geiger erlebte in Magny-Cours eine Achterbahnfahrt der Gefühle. Von der Pole-Position aus fuhr er im ersten Rennen auf P4 und übernahm damit wieder um einen Punkt die WM-Führung. Im zweiten Lauf führte er über die Hälfte des Rennens, bis er stürzte. Er konnte aber weiterfahren und wurde noch Neunter. Weil Jeffrey Buis beide Rennen gewann, ist er nun neuer WM-Leader, Geiger hat als Dritter 13 Punkte Rückstand. „Bis zum Sturz war es ein wirklich gutes Wochenende, wir waren sehr gut dabei“, konstatierte Geiger. „Die Superpole war perfekt, im ersten Rennen hatte ich kleinere Probleme und konnte mich in der letzten Runde nicht gut positionieren, wodurch ich das Podium verloren habe. Im zweiten Rennen hat das Motorrad wirklich gut funktioniert, aber ich wollte wohl zu viel. Aber wir sind dabei, und wir werden bis zur letzten Zielflagge kämpfen.“

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS (F), 4,411 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Gerloff	1.35,453
2.	Bautista	1.35,512
3.	Rinaldi	1.35,820
4.	Razgatlioglu	1.35,868
5.	Rea	1.35,959
6.	Baz	1.36,004
7.	Locatelli	1.36,078
8.	Lowes	1.36,085
9.	Petrucci	1.36,102
10.	Redding	1.36,217
11.	Öttl	1.36,493
12.	Aegerter	1.36,557
13.	Van der Mark	1.36,596
14.	Lecuona	1.36,667
15.	Gardner	1.36,706
16.	Vierge	1.36,710
17.	Ray	1.36,961
18.	Mahias	1.37,236
19.	Bassani	1.37,384
20.	Baldassarri	1.37,413

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	467 Punkte
2.	Razgatlioglu	410
3.	Rea	290
4.	Locatelli	256
5.	Bassani	219
6.	Petrucci	180
7.	Rinaldi	167
8.	Lowes	129
9.	Aegerter	123
15.	Öttl	69

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	518 Punkte
2.	Yamaha	436
3.	Kawasaki	311
4.	BMW	167
5.	Honda	153

ERGEBNIS 1. RENNEN

Magny-Cours (F): 9. September 2023; 25. WM-Lauf; 88,220 km über 20 Rdn. à 4,411 km; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 33 Grad; Asphalt: 49 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	32.31,978 min	1.37,060	25
2.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+2,656 s	1.37,081	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+4,773 s	1.37,213	16
4.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	20	+6,266 s	1.37,302	13
5.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+8,987 s	1.37,566	11
6.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	20	+9,740 s	1.37,666	10
7.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	20	+9,916 s	1.37,591	9
8.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+10,760 s	1.37,317	8
9.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	20	+12,623 s	1.37,721	7
10.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	20	+13,250 s	1.36,911	6
11.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	20	+14,921 s	1.37,466	5
12.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+21,932 s	1.37,917	4
13.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	20	+22,213 s	1.37,656	3
14.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+24,004 s	1.37,941	2
15.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	20	+25,699 s	1.38,219	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Magny-Cours (F): 10. September 2023; 27. WM-Lauf; 74,987 km über 17 Rdn. à 4,411 km; 23 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 34 Grad; Asphalt: 51 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	17	27.32,363 min	1.36,670	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	17	+5,893 s	1.37,249	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	17	+6,779 s	1.37,268	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	17	+10,978 s	1.37,461	13
5.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	17	+11,482 s	1.37,156	11
6.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	17	+15,258 s	1.37,309	10
7.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	17	+17,578 s	1.37,398	9
8.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	17	+19,576 s	1.38,013	8
9.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	17	+19,937 s	1.37,795	7
10.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	17	+19,986 s	1.37,614	6
11.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	17	+22,640 s	1.37,978	5
12.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	17	+27,073 s	1.38,181	4
13.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R1	17	+27,428 s	1.38,427	3
14.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	17	+41,742 s	1.39,106	2
15.	Hannes Soomer (EST)	Honda CBR 1000 RR-R	17	+45,875 s	1.39,262	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Magny-Cours (F): 10. September 2023; 26. WM-Lauf; 44,110 km über 10 Rdn. à 4,411 km; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 28 Grad; Asphalt: 38 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	16.06,697 min
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+0,970 s
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+2,503 s
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+2,747 s
5.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	+3,376 s
6.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	+6,406 s
7.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	+6,658 s
8.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+6,959 s
9.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+8,322 s
10.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+8,476 s
11.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	+9,386 s
12.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+10,335 s
13.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	+10,779 s
14.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R1	+14,764 s
15.	Bradley Ray (GB)	Yamaha YZF-R1	+16,763 s

SUPERSPORT-WM

Magny-Cours (F): 9. September 2023; 17. WM-Lauf; 83,809 km über 19 Rdn. à 4,411 km; 31 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 34 Grad; Asphalt: 51 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	32.05,753 min
2.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+0,587 s
3.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+4,898 s
4.	Andy Huertas (E)	Kawasaki ZX-6R	+7,701 s
5.	Niki Tuuli (FIN)	Triumph Street Triple RS	+9,969 s
6.	Yari Montella (I)	Ducati Panigale V2	+12,013 s
7.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+12,213 s
8.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+20,286 s
20.	Andreas Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+52,914 s
26.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+1.11,928 min

WM-STAND FAHRER

1.	Bulega	358 Punkte
2.	Manzi	298
3.	Schrötter	236
4.	Caricasulo	181
26.	Gradinger	10
33.	M. Kofler	4
37.	A. Kofler	3

SUPERSPORT-WM

Magny-Cours (F): 10. September 2023; 18. WM-Lauf; 83,809 km über 19 Rdn. à 4,411 km; 29 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 31 Grad; Asphalt: 47 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	31.55,603 min
2.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+1,991 s
3.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+12,441 s
4.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+15,582 s
5.	Niki Tuuli (FIN)	Triumph Street Triple RS	+17,009 s
6.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Yamaha YZF R6	+17,401 s
7.	Andy Huertas (E)	Kawasaki ZX-6R	+17,512 s
8.	Yari Montella (I)	Ducati Panigale V2	+20,190 s
9.	Jorge Navarro (E)	Yamaha YZF R6	+21,264 s
17.	Andreas Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+44,827 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	395 Punkte
2.	Yamaha	331
3.	MV Agusta	255
4.	Kawasaki	202
5.	Triumph	131
6.	Honda	42
7.	Suzuki	1

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERSPORT-300-WM

Magny-Cours (F): 9. September 2023;
11. WM-Lauf; 57,343 km über 13 Rdn. à 4,411 km;
29 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste:
trocken, 32 Grad; Asphalt: 47 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	24.43,320 min
2.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki Ninja 400	+1,890 s
3.	Loris Veneman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+2,168 s
4.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	+2,238 s
5.	José Luis Perez Gonzalez (E)	Kawasaki Ninja 400	+2,589 s
6.	Daniel Mogeda (E)	Kawasaki Ninja 400	+2,654 s
7.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	+2,700 s
8.	Fenton Seabright (GB)	Kawasaki Ninja 400	+12,377 s
9.	Ruben Bijman (NL)	Yamaha YZF-R3	+18,683 s
11.	Lennox Lehman (D)	KTM RC 390 R	+18,780 s

SUPERSPORT-300-WM

Magny-Cours (F): 9. September 2023;
12. WM-Lauf; 57,343 km über 13 Rdn. à 4,411 km;
29 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste:
trocken, 33 Grad; Asphalt: 49 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	24.42,326 min
2.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+0,668 s
3.	José Luis Perez Gonzalez (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,787 s
4.	Daniel Mogeda (E)	Kawasaki Ninja 400	+1,013 s
5.	Loris Veneman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+1,182 s
6.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki Ninja 400	+1,342 s
7.	José Manuel Osuna Saez (E)	Kawasaki Ninja 400	+1,452 s
8.	Fenton Seabright (GB)	Kawasaki Ninja 400	+4,009 s
9.	Dirk Geiger (D)	KTM RC 390 R	+9,607 s
17.	Lennox Lehman (D)	KTM RC 390 R	+14,689 s

WM-STAND FAHRER

1.	Buis	149 Punkte
2.	Gonzales	144
3.	Geiger	136
4.	Svoboda	121
5.	Gennai	117
6.	Vannucci	108
15.	Lehmann	46

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	256 Punkte
2.	Yamaha	221
3.	KTM	167
4.	Kove	22

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE

36 Punkte trennen den Ukrainer Ilya Mikhalchik vom Meisterschaftsführenden Florian Alt vor dem IDM-Finale in Hockenheim, wo noch 50 Punkte zu holen sind. So könnte Mikhalchik zu seinem vierten IDM-Titel kommen. Sein Teamchef und Manager Werner Daemen arbeitet längst fürs nächste Jahr: „In der IDM werden wir wieder verschiedene Fahrer verpflichten. Ilyas Hauptjob bleibt in der Endurance-WM bestehen, dort ist er BMW-Werksfahrer. Gleichzeitig sollte er in der IDM bleiben, denn dadurch bleibt er schnell“, lässt er durchblicken. Die endgültige Entscheidung wird aber mit BMW Motorrad Motorsport abgestimmt.

Superbike-WM

Top und Sturz

Dominique Aegerter fuhr im Sprintrennen auf Platz 6, doch dann stürzte er nach einer Kollision.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Nachdem ihm am ersten Trainingstag einige Probleme das Leben schwermachten, konnte sich Dominique Aegerter am Samstag für den zwölften Startplatz qualifizieren, von wo aus er ein solides Rennen fuhr. In der letzten Runde lag er auf P10, doch dann überholte ihn noch der zuvor zurückgefallene Bautista. Dann fuhr sich Aegerter im Superpole Race bis auf den sechsten Platz vor und konnte so das zweite Rennen am Nachmittag aus der zweiten Startreihe in Angriff nehmen. Nach einem guten Start war er gleich in der Spitzengruppe, doch schon nach drei Runden war das Rennen für ihn vorbei, als er mit Scott Redding kollidierte und das Rennen mit der roten Flagge abgebrochen wurde. Wenn er auch mit der Trage weggebracht wurde, blieb der Schweizer glücklicherweise bis auf ein paar Prellungen am Ellbogen unverletzt. „Das Sprintrennen lief sehr gut, ich wurde Sechster und egalisierte mein bisher bestes Superpole-Race-Ergebnis“, blickte Aegerter zurück. „Nachdem ich von hinten getroffen wurde und stürzte, wurde ich ins Medical Center gebracht und konnte beim Neustart nicht mehr antreten.“ ■

Superbike-WM

Dreimal Top 10

In Misano konnte Philipp Öttl nach den vielen Rückschlägen wieder auftrumpfen und fuhr dreimal in die Top 10.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Philipp Öttl kam mit frischer Motivation aus der fast sechswöchigen Sommerpause zurück, und er konnte sich in Magny-Cours für den elften Startplatz qualifizieren. Von dort verbesserte er sich im Rennen schnell auf den zehnten Platz und konnte den Anschluss an die Spitzengruppe halten. Bei Rennmitte machte er noch eine weitere Position gut, überquerte die Ziellinie als Neunter und ließ so sieben Werksfahrer hinter sich. Im Sprintrennen bestätigte Öttl mit Rang 10 seine gute Form. Auch im zweiten Rennen, wo er zunächst auf Platz 15 lag, verbesserte sich Philipp zu einer weiteren Top-10-Platzierung und verfehlte den achten Rang nur um 0,4 Sekunden. „Es war insgesamt ein positives Wochenende“, freute sich Öttl hinterher. „Besonders im Superpole-Rennen hatte ich eine wirklich gute Pace. Leider hatte ich den Restart nicht so gut erwischt, sonst wäre vielleicht noch mehr drin gewesen. Aber drei Top-10-Plätze sind erfreulich. Jetzt will ich in Aragón meine Form bestätigen und mich vielleicht noch weiter verbessern.“ ■

YAMAHA

Dominique Aegerter: Nach gutem Schwung im Superpole Race abgeräumt

TEAM GOELEVEN

Philipp Öttl: Drei solide Rennen mit noch viel Entwicklungspotenzial

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Überschäumende Freude: Mattia Casadei wurde erster MotoE-Weltmeister

MOTOGP

Casadei macht's

Der erste MotoE-Weltmeister heißt Mattia Casadei. Der 24-jährige Italiener sicherte sich den Titel standesgemäß mit einem Sieg im ersten Rennen. Héctor Garzó sorgte mit zwei Podestplätzen dafür, dass das deutsche Intact-Team Zweiter der Team-WM wurde.

Von: **Imre Paulovits**

Jordi Torres war nervös. Der zweifache MotoE-Cupsieger hatte die WM fast über die ganze Saison geführt, nur um diese Führung durch einen Sturz in Barcelona an Mattia Casadei einzubüßen. So hatte dieser vor dem großen Finale, seinem Heimrennen in Misano, 21 Punkte Vorsprung. Torres versuchte, seine letzte Chance zu nutzen, setzte sich nach dem Start zum ersten Rennen umgehend an die Spitze und versuchte diese mit allen Mitteln zu verteidigen. Doch da hatte er schon verloren. Sein Start wurde bei der Video-Überprüfung als kapitaler Frühstart ertappt, Torres bekam eine doppelte Long-Lap-Penalty und fiel bis auf den elften Platz zurück, während sich Casadei mit seinem Teamkollegen Nicolas Spinelli und Intact-Pilot Héctor Garzó weiter um den Sieg stritt. Garzó, der am Schluss klar der Schnellste war, versuchte noch in der letzten Kurve einen Angriff, doch Casadei überquerte die Ziellinie um zwei Hundertstelsekunden vor ihm. Da auch Matteo Ferrari, der noch WM-Chancen hatte, nicht über den sechsten Platz hinauskam, war Casadei damit vorzeitig Weltmeister.

In der Auslaufrunde wurde er von seinem Team, seiner Freundin und seinem besten Kumpel Enea Bastianini, der derzeit nicht auf seinen operierten Knöchel auftreten darf und auf dem Rücken eines Freundes herbeigeeilt war, in Empfang genommen, und er vollendete die Runde mit obligatorischem goldenem Helm und Weltmeister-Shirt über der Kombi. „Als mich Paolo Simoncelli 2019 in die MotoE steckte, wurde es die Klasse für mich. Mit dem Pons-Team sind wir ab Mitte dieser Saison richtig stark geworden. Ich bin so glücklich, dass ich Sito Pons in seiner letzten Saison den Titel bescheren konnte", freute er sich.

Einer für Spinelli

Im zweiten Rennen waren es wieder Casadei, Spinelli und Garzó, die um den Sieg kämpften. Weil der Titel entschieden war, wurde nun munter ausgeteilt, in der letzten Runde mit blanken Fäusten, ohne Rücksicht auf Verluste, aber mit dem nötigen Respekt. Schließlich war Spinelli in der letzten Kurve vorn, konnte seine Linie halten und rettete den Sieg um knapp zwei Zehntel vor Garzó. „Ich habe alles gegeben, mehr ging einfach nicht", meinte der Intact-Pilot hinterher. „Die beiden Pons-Piloten waren hier unheimlich schnell, es war ein irrer Kampf mit ihnen." Ob der 25-jährige Spanier auch nächstes Jahr für das deutsche Team fahren wird, steht noch nicht fest. „Ich würde gern wieder in die Moto2, aber in diesem starken Team kann ich mir auch eine weitere MotoE-Saison vorstellen", so Garzó.

Randy Krummenacher konnte in Misano nicht in den Kampf um den Sieg eingreifen. „Leider lief es auch hier nicht leicht für uns, aber wir können dennoch auf eine schöne Saison zurückblicken", verabschiedete er sich von seiner ersten MotoE-Saison. ■

ERGEBNIS 1. RENNEN

Misano (I): 9. September

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Mattia Casadei (I)	13.35,506 min
2.	Héctor Garzó (E)	+0,021 s
3.	Nicolas Spinelli (I)	+0,241 s
4.	Kevin Manfredi (I)	+0,816 s
5.	Kevin Zannoni (I)	+0,898 s
6.	Matteo Ferrari (I)	+1,085 s
7.	Alessandro Zaccone (I)	+5,562 s
8.	Randy Krummenacher (CH)	+7,406 s
9.	Hikari Okuba (J)	+9,301 s
10.	Jordi Torres (E)	+9,369 s

ERGEBNIS 2. RENNEN

Misano (I): 9. September

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Nicolas Spinelli (I)	13.34,056 min
2.	Héctor Garzó (E)	+0,196 s
3.	Mattia Casadei (I)	+ 0,429 s
4.	Jordi Torres (E)	+1,000 s
5.	Andrea Mantovani (I)	+0,726 s
6.	Kevin Zannoni (I)	+1,080 s
7.	Matteo Ferrari (I)	+1,493 s
8.	Tito Rabat (E)	+4,060 s
9.	Miquel Pons (E)	+5,891 s
11.	Randy Krummenacher (CH)	+7,351 s

WM-ENDSTAND

1.	Casadei	260 Punkte
2.	Torres	217
3.	Ferrari	216
4.	Garzó	215
5.	Krummenacher	167
6.	Spinelli	150
7.	Granado	139
8.	Mantovani	138
9.	Zannoni	130
10.	Manfredi	117

MOTOGP

Casadei (#40), Garzó (#4) und Spinelli (#29)

MOTOGP

Héctor Garzó: Zweimal Podest für IntactGP

LEKL

Randy Krummenacher: Misano nicht wie erwartet

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Jordi Tixier wurde Gesamtsieger, kann aber Max Nagl nicht mehr erreichen

ADAC MOTORSPORT

Tixier im „Backofen“

Im heißen Backofen Holzgerlingen setzte sich Jordi Tixier (KMP Honda) mit dem Tagessieg beim vorletzten Rennen der ADAC MX-Masters-Serie durch. Das hochspannende Titelduell zwischen Honda-Pilot Max Nagl und Tom Koch (Kosak KTM) bleibt weiter eng.

Von: **Frank Quatember**

Auf dem Schützenbühlring wurden schon zahlreiche Schlachten geschlagen, und auch diesmal bekamen die vielen Tausend Fans dramatische Rennen zu sehen. Der erste Lauf der Masters-Klasse am Samstag begann mit einer Überraschung – dem Startsieg des erst 18-jährigen Noah Ludwig (KTM Sarholz). Am Hinterrad des 450er-Rookies klebte Teamkollege Adam Sterry, doch die Topfavoriten Tixier, Nagl und Tom Koch kamen wie an der Schnur gezogen aus der engen Linkskehre, und die Jagd begann.

Zunächst passierte Nagl den Franzosen mit genügend Traktion auf dem betonharten Track, kurz darauf machte der Altmeister in seinem „Wohnzimmer“ das gleiche Spiel mit dem Briten Sterry. Nur eine Runde später kopierte Tixier Nagl und zog an gleicher Stelle am machtlosen Sterry vorbei. Einige Spuren waren derweil radtief, die Strecke wurde zur Kraftprobe! Nagl ging energisch am jungen Ludwig vorbei, doch musste kurz darauf zu Boden, fiel auf Rang 3 zurück und hatte plötzlich auch noch seinen härtesten Kontrahenten Tom Koch am Hinterrad! Nun war Tixier an der Reihe im Kampf um die Spitze und passierte Ludwig, der dadurch aus dem Rhythmus geriet und vom Duo Nagl/Koch kassiert wurde.

„ToKo“ versuchte alles

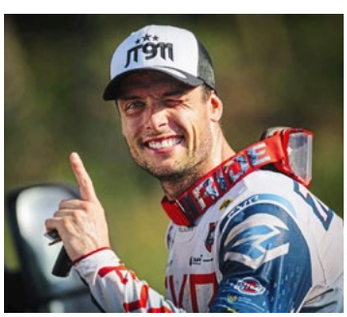
„ToKo“ versuchte in der Schlussphase alles, um den Gegner im Titelkampf einzuholen. Aber umsonst, Nagl verteidigte geschickt Rang 2 bis zum Zielsprung.

Sonntagnachmittag fiel das zweite Masters-Gatter, und der Holeshot war wieder die Beute von Noah Ludwig. Wie am Vortag konnte der deutsche MX2-Champion die Big Boys nicht halten, und Tixier übernahm das Kommando. Dahinter kam es zum erhofften Duell Koch versus Nagl und zum Drama. Der Oberbayer passierte den strauchelnden Thüringer, doch direkt danach ging Nagl die KMP-Honda aus. Er musste eine Aufholjagd starten, und die Zeit ging dem Veteranen aus.

Der letzte Lauf begann mit dem dritten Streich von Ludwig. Hinter dem Startsieger folgten Sterry, Nagl, Tixier und Koch wie an der Perlenschnur aufgezogen. Der physisch enorm starke Nagl machte kurzen Prozess und übernahm die Spitze, Tixier und Koch zogen blitzschnell nach. Tixier fand den Windschatten des Deutschen, doch Nagl die Extraportion Power und fuhr ein paar Meter Vorsprung heraus. Vorteil Nagl!

Tom Koch quetschte sich mit letzter Kraft noch an Tixier vorbei und blieb in den Punkterängen dran am Serien-Führenden. „Was für ein Wochenende, Wahnsinn!“, jubelte der durchgeschwitzte Max Nagl. „In zwei Läufen hatte ich technische Probleme, nur im letzten Rennen lief es optimal. Jetzt geht es um alles, aber mit Tom als Gegner macht es Spaß. Der Beste wird gewinnen!“

Und auch der Thüringer KTM-Pilot Koch freut sich auf das Finale in Dreetz: „Ich habe hier mein Bestes gegeben und werde in Dreetz all in gehen!“ ■



ADAC MOTORSPORT

Grund zur Freude: Jordi Tixier

ADAC MX MASTERS

1. Lauf, Holzgerlingen, 9. September

1.	Jordi Tixier (F)	Honda
2.	Max Nagl (D)	Honda
3.	Tom Koch (D)	KTM
4.	Noah Ludwig (D)	KTM
5.	Adam Sterry (GB)	KTM
6.	Maximilian Spies (D)	KTM
7.	Boris Maillard (D)	Suzuki
8.	Nico Koch (D)	GasGas
9.	Stefan Ekerold (D)	Husqvarna
10.	Tim Koch (D)	Husqvarna

2. Lauf, Holzgerlingen, 10. September

1.	Jordi Tixier (F)	Honda
2.	Tom Koch (D)	KTM
3.	Max Nagl (D)	Honda
4.	Maximilian Spies (D)	KTM
5.	Adam Sterry (GB)	KTM
6.	Jakub Teresak (CZ)	Husqvarna
7.	Noah Ludwig (D)	KTM
8.	Stefan Ekerold (D)	Husqvarna
9.	Nico Koch (D)	GasGas
10.	Lukas Platt (D)	KTM

3. Lauf,Holzgerlingen, 10. September

1.	Max Nagl (D)	Honda
2.	Tom Koch (D)	KTM
3.	Jordi Tixier (F)	Honda
4.	Adam Sterry (GB)	KTM
5.	Tim Koch (D)	Husqvarna
6.	Maximilian Spies (D)	KTM
7.	Noah Ludwig (D)	KTM
8.	Boris Maillard (D)	Suzuki
9.	Stefan Ekerold (D)	Husqvarna
10.	Lukas Platt (D)	KTM

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 7 von 8 Rennen

1.	Max Nagl	411 Punkte
2.	Tom Koch	398
3.	Jordi Tixier	351
4.	Adam Sterry	327
5.	Maximilian Spies	310
6.	Noah Ludwig	204
7.	Henry Jacobi (D)	187
8.	Nico Koch (D)	187
9.	Jakub Teresak	174
10.	Tim Koch (D)	164

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supercross-WM

Supercross-WM am Ende?

Die Supercross-Weltmeisterschaft, kurz WSX, ein ambitioniertes Prestigeprojekt der FIM, steht seit geraumer Zeit auf der Kippe. Vergangene Woche präsentierten die australischen Macher SX Global eine neue Investorengruppe um den Franzosen Kyril-Louis Dreyfus und Juan Sartori aus Uruguay. Ob's hilft?

Von: **Frank Quatember**

HODGKINSON

MXoN-Champion 2012 Ken Roczen: Comeback und SX-Titelverteidigung?

Zeitgleich wurde bekannt, dass sich die bisher agierende Investorengruppe Mubadala Capital, eine Tochtergesellschaft des Staatsfonds von Abu Dhabi, aus der WSX zurückgezogen hat. Dabei fing Anfang Juli alles so gut an, als der deutsche Superstar Ken Roczen auf der HEP-Suzuki im Villa-Park von Birmingham (GB) die Auftaktveranstaltung gewann. 50 Millionen Euro sollten aus Saudi-Arabien über fünf Jahre fließen, um eine erfolgreiche Konkurrenz zum US-Produkt Monster Energy AMA Supercross aufzubauen.

Ob nun die folgenden Runden im Terminkalender in Singapur, Düsseldorf und Vancouver stattfinden, steht im Moment noch nicht fest. Vonseiten der WSX heißt es: „Weitere Informationen und zukünftige Kalenderpläne im Zusammenhang mit der FIM World Supercross Championship werden bald veröffentlicht."

Hundertprozentig sicher im aus sechs Rennen bestehenden Rennkalender ist eigentlich nur das Finale Ende November im australischen Melbourne, aber auch die Events in Vancouver und Abu Dhabi gelten als stabil. Für die mögliche Titelverteidigung von Ken Roczen in Australien wäre damit der Weg geebnet.

Sicher nicht die schlechteste Option für den 29-jährigen Mattstedter, der einen lukrativen Vertrag bis 2025 mit SX Global hat und gerade das zweite Kind mit seiner Frau Courtney erwartet. Bock auf Fahren hat der erfolgreichste Crosser Deutschlands definitiv. Gerade gab Roczen die Zusage zur Teilnahme für das Team Deutschland beim MXoN in Ernée. Genau eine Woche vorher sollte die SX-Weltmeisterschaft mit dem GP von Singapur fortgesetzt werden. Dass die Zusage von Ken Roczen für Ernée mit der hinter vorgehaltener Hand als sicher geltenden Absage des Singapur-SX zu tun hat, klingt logisch. ■

Flattrack-WM Debrecen

Unendliches Finaldrama

Viermal musste das Grand Final im ungarischen Debrecen gestartet werden, bevor es mit Matteo Bocinelli einen Sieger gab. Markus Jell stürzte im Endlauf und wurde Elfter.

Von: **Thomas Schiffner**

Im Gegensatz zu der Schlammschlacht in Manchester gab es im Perenyi Salakmotor Stadion in Debrecen eine gelungene, dramatische Veranstaltung bei besten Bedingungen. Der Amerikaner Sammy Halbert, der schon bei Lauf 1 in Manchester Topfavorit war, war Bester unter den 29 männlichen Startern plus Yasmin Poppenreiter. In Ungarn fuhr er erstmals eine GasGas von Hanson Schruf. Weil er aber im ersten Vorlauf stürzte, ging er nur von Startplatz 9 ins Finale. Über das Last Chance Heat qualifizierten sich der Tscheche Ondrej Svedik und der Italiener Daniele Tonelli, während sich Markus Jell (Schruf-KTM) als Zehnter den letzten direkten Finalplatz erkämpfte.

Der Endlauf, der in der WM nun über zwölf Runden geht, entwickelte sich zum unendlichen Drama. In Runde 10 touchierte an der Spitze Halbert nach Meinung des Schiedsrichters Matteo Boncinelli leicht, der Italiener stürzte – bereits zum dritten Mal an diesem Tag – Abbruch, Disqualifikation des Amis und Neustart über zwölf Runden.

Es folgten zwei weitere Abbrüche und zwei Neustarts. Beim vierten Start rutschte Markus Jell im Pulk aus und war als Elfter aus dem Rennen: „Heute war es so eng wie nie. Auf den Plätzen 3 bis 20 ist dieses Jahr alles möglich. Ich bin zufrieden, dass ich mich direkt für das Finale qualifiziert habe", sagte der Niederbayer.

Im vierten Anlauf gewann Boncinelli das Finale vor Titelverteidiger Gerard Bailo (KTM) und Manchester-Sieger Ervin Krajcovic (KTM). Die Österreicher Hanson Schruf (19.), Klaus Mayr (22.) und Yasmin Poppenreiter (23.) landeten im Mittelfeld.

Krajcovic führt auch nach Debrecen die Tabelle an, doch zwischen dem Tschechen, Boncinelli, Svedik und dem Vierten Bailo liegen ganze zwei Punkte!

Der dritte WM-Lauf, bereits am kommenden Samstag auf der TT-Strecke im italienischen Boves-Cuneo, verspricht das nächste Drama. ■

LANNING

Sieger Matteo Boncinelli (GasGas)

FLATTRACK-WM

Debrecen (H), 10. September

1.	Matteo Boncinelli (I)	GasGas
2.	Gerard Bailo (E)	KTM
3.	Ervin Krajcovic (CZ)	KTM
4.	Daniele Moschini (I)	GasGas
5.	Vittorio Marzotto (I)	Fantic
6.	Ondrej Svedik (CZ)	Yamaha
7.	Matias Lorenzato (RA)	Zaeta
11.	Markus Jell (D)	KTM
19.	Hanson Schruf (A)	KTM
22.	Klaus Mayr (A)	Kawasaki

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 5 Veranstaltungen

1.	Ervin Krajcovic	42 Punkte
2.	Matteo Boncinelli (I)	40
3.	Ondrej Svedik	40
4.	Gerard Bailo	40
5.	Sammy Halbert (USA)	29
6.	Matias Lorenzato	28
7.	Jarred Brook (AUS)	27
8.	Markus Jell	23
9.	Daniele Tonelli (I)	22
22.	Hanson Schruf	2

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Glanztag von Kai Huckenbeck: Der Werlter hier vor den Polen Woryna und Wozniak

ONESPORT

Michelsen auf Kurs

Leon Madsen gewann sein zweites Rennen in dieser SEC-Serie. Dennoch verteidigte Mikkel Michelsen seine Führung in der Gesamtwertung deutlich. Kai Huckenbeck verpasste das Finale nur knapp.

Von: **Andreas Fahldiek**

Bydgoszcz stand nach einem Jahr Pause wieder im Europameisterschafts-Kalender. Und das ist auch gut so. Dieses Oval zählt weltweit zu den besten Speedwaybahnen. Auch in diesem Jahr ließ der 348 Meter lange Kurs etliche Linien zu. Der vorgesehene Wildcard-Fahrer, Wiktor Przyjemski, konnte nach einer Verletzung in Lublin nicht starten und wurde von Szymon Wozniak ersetzt. Auch das dritte Rennen der vierteiligen EM-Serie konnte Mikkel Michelsen nicht gewinnen, dennoch bleibt der 29-jährige Däne an der Spitze des Gesamtklassements. Sein ärgster Verfolger, Landsmann Leon Madsen, konnte nach seinem Vier-Punkte-Debakel im zweiten SEC-Lauf in Güstrow letztlich den Vorsprung auf Mikkelsen um nur einen Punkt verringern. Es hätte für ihn besser laufen können, aber der Titelverteidiger fand mit einem dritten Platz nur schleppend ins Rennen. Hinzu kam noch Pech, denn in Heat 8 führte Madsen klar im direkten Vergleich vor Michelsen. Doch wegen eines sich vom Airfence lösenden Werbebanners wurde der Lauf abgebrochen. Den Re-Run gewann Michelsen, der sich nach den Vorläufen mit Janusz Kolodziej direkt für das Finale qualifizieren konnte.

Die beste Leistung

Madsen wurde durch diesen verlorenen direkten Vergleich mit Michelsen in den Hoffnungslauf gezwungen, in dem sich nur die besten zwei fürs Finale qualifizieren konnten. Mit dabei waren Antonio Lindbäck, Dominik Kubera und Kai Huckenbeck.

Der einzige deutsche Fahrer in der EM zeigte seine mit Abstand beste Leistung in dieser SEC-Serie. Zwei zweite Plätze und zwei darauf folgende Laufsiege hatte man erhofft, aber nicht erwartet.

Zwar hatte „Hucke“ gleich am Start zu Lauf 11 einen Maschinendefekt, dennoch war seine Teilnahme am Last-Chance-Heat nie in Gefahr.

Ein Höhepunkt dieses Rennens war Lauf 19: Huckenbeck legte einen Blitzstart hin. Er musste aber Kolodziej und Andzejs Lebedevs frühzeitig passieren lassen. Doch am Ende der zweiten Runde startete Huckenbeck einen Konter und zog unwiderstehlich und eiskalt wieder an beiden vorbei. Er war der einzige Fahrer, der Kolodziej in den Vorläufen besiegen konnte! Im Hoffnungslauf kam er nicht optimal aus den Bändern und wurde letztlich noch von Dominik Kubera passiert, was für ihn das Aus bedeutete.

Michelsen zeigte sich zufrieden, „... aber die Bahn war heute sehr, sehr glatt und schwierig zu fahren“. Dem Dänen reichen beim EM-Finale in Pardubice elf Punkte, um zum dritten Mal Europameister zu werden. Der Titel bedeutet einen garantierten Platz in der GP-Serie 2024. ■

ONESPORT

Top 3: Michelsen, Madsen, Kubera

SPEEDWAY-EM

Bydgoszcz (PL), 9. September

1.	Leon Madsen (DK)	12+3 Pkte.
2.	Mikkel Michelsen (DK)	12+2
3.	Dominik Kubera (PL)	9+1
4.	Janusz Kolodziej (PL)	14+0
5.	Kai Huckenbeck (D)	10
6.	Antonio Lindbäck (S)	9
7.	Patryk Dudek (PL)	9
8.	Andzejs Lebedevs (LV)	9
9.	Andreas Lyager (DK)	8
10.	Kacper Woryna (PL)	6

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 4 Läufen

1.	Mikkel Michelsen	43 Punkte
2.	Leon Madsen	35
3.	Janusz Kolodziej	31
4.	Andzejs Lebedevs	28
5.	Patryk Dudek	27
6.	Kacper Woryna	25
7.	Kai Huckenbeck	23
8.	David Kubera (PL)	20
9.	Antonio Lindbäck	20
20.	Norick Blödorn (D)	3

NACHRICHTEN

SPANIEN NATIONEN-TRIALSIEGER

Zum 29. Mal gewannen die im Trial dominierenden Spanier in Auron (Frankreich) das Trial der Nationen, zum 19. Mal in Folge! Rekordweltmeister Toni Bou, Jaime Busto und Gabriel Marcelli (23 Punkte) waren dem Rest haushoch überlegen. Zweiter wurde Frankreich (51, Benoit Bincaz, Hugo Dufrese, Teo Colairo), Dritter Italien (53, Matteo Grattarola, Luca Petrella, Gianluca Tournour).

DIEDENBERGEN STC-SIEGER

Die DMV White Tigers Diedenbergen (26 Punkte) wurden beim letzten Lauf zum Speedway-Team-Cup in Olching hinter dem Gastgeber (39) und Berghaupten (30) nur Dritte, was ihnen aber zum ersten Titel in der Serie reichte. Die Hessen gewannen mit neun Matchpunkten, Olching (6) konnte sich auf Platz 2 vor Cloppenburg (5) und Berghaupten (4) schieben.

BLÖDORN U21-CHAMPION

Der 19-jährige Deutsche Speedwaymeister (Senioren) Norick Blödorn gewann in Ludwigslust seine erste U21-Meisterschaft mit Punktemaximum vor Titelverteidiger Erik Bachhuber (14 Punkte) und Jonny Wynant (13). Hannah Grunwald wurde Siebte.

ZWEI ENDURO-TITEL VERGEBEN

Beim vorletzten Lauf der Enduro-DM in Rehna wurden zwei Meistertitel vorzeitig vergeben: Titelverteidiger Luca Fischeder sicherte sich mit einem weiteren Tagessieg den Titel in der E3-Klasse. Dabei hätte es nach einem heftigen Sturz in der Sonderprüfung für den Sherco-Fahrer auch anders ausgehen können. Wesentlich unspektakulärer war der Tagessieg von Davide von Zitzewitz in der E2-Klasse auf KTM 450: Es ist der fünfte Titel für den Norddeutschen, der die letzten beiden Jahre verletzungsbedingt keine Meisterschaft durchfahren konnte.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

Aston Martin DBX707, EZ 01/2023, Vorführwagen, 10527 km, 520 kW (707 PS), Fzg.-Nr. 206347, satin aluminite silver met., 265.007,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60731

BMW

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Corvette

C8 Cabrio, Ferrari rot & innen alles beige! LT3 Vollausst. & Lift, inklusive original Racing Cover, letzte EU Serie neu, o. Zul., rote Gurte, 3 J. Gar. u.s.w. Sofort nur 136.840,- €. Tel. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60737

Ferrari

1969/73 Ferrari 365 GTB/4 / Daytona / Spider, mit Historie und Nachweis ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

Hyundai

SantaFe 4WD Premium, Pano, 1.Hd.,7 Sitz., Mod. 2021, 52000 km, Vollausst.&Jahreswagenzust., scheckheftgepfl., Insp. neu, neuw. VB 41.470,- €. Tel. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60739

Jaguar

2000 Jaguar XKR Cabriolet, 1. Hand, erst 23.503 km, sehr gepflegt. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

1961 Maserati 3500 GT Vignale Spyder, Matching Numbers, Matching Colors, Maserati Certificate of Origin & Foglio di Montaggio, Borrani Felgen, gefragte Vergaserausführung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Mercedes

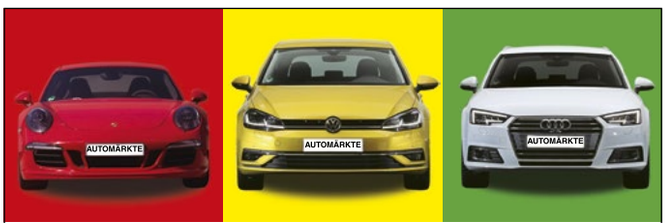
Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

SLS Flügeltürer, dt. Auto, 1. Hd., nur 1300 km, 1 Bes., grau-met., Leder schw., wie neu, v. Priv., 295.000,– €. 0157/32227002

Oldtimer

Cobra MK IV Autokraft, Bj. 8/1987, 26900 mls, 184 kW (250 PS), schwarz, 8 Zylinder, LHD, H-Kennz., Leder schwarz, Erstauslieferung USA, seit 10 Jahren im Besitz, sehr guter Originalzustand. Sofort einsatzbereit. Eines von 450 Fahrzeugen der Firma C.P. Autokraft, die auf den originalen Fertigungswerkzeugen der Firma AC entstanden sind und mit Aluminiumkarosserie, Ford 5l V8 Motor und 5-Gang Borg-Warner Getriebe ausgestattet wurden. Dank der hohen Fertigungsqualität der handgefertigten Fahrzeuge wurde Autokraft von der AC-Eigentümern die Verwendung des AC-Logos genehmigt. Auch Ford, damals Eigentümer der Namensrechte an der Cobra, erlaubte die Verwendung des Namens ‚Cobra'. Insofern gilt die AC Cobra MK IV, so die offizielle Bezeichnung, als der legitime Nachfolger der legendären Cobras aus den 60ern. VB 129.000,- €. 73479 Ellwangen, Tel. 0175/5807887

mehr: motor-klassik.de Nr. 60720



Gesucht. Gefunden. Gekauft.

Jetzt Code scannen, suchen, finden und kaufen →

marktplatz.auto-motor-und-sport.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

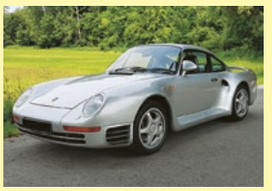
Porsche

Winterkompletträder für Cayenne (Typ E3), orig., 21 Zoll, RS Spyder Design, schwarz lackiert (Seidenglanz) VA 9,5Jx21, 275/40R 21 HA11Jx21, 305/35R 21, nur ca. 4000 km, NP 8.000,- €, VB 3.500,- €. 66459 Kirkel, Tel. 0173/6676661

1976 Porsche 911S Targa, Farbrarität oakgreen, vollrestauriert mit Doku. Seitdem erst 2.000 km. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

1973 Porsche 911 2.7 RS Lightweight (M471), lückenlose Historie, aufwendig restauriert, seltene Leichtbau Ausführung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de



1986/88 Porsche 959, original und wenig km ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, 040-25335000, cargold-collection.com H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

TVR

1965 Griffith 200 Kamm Tail, 389 kW (529 PS), 970 kg, VB 98.000,- €. Cedric Hornung, 85375 Neufahrn, Tel. 01515/7488000

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60749

Veranstaltungen

Freies Fahren Autodrom Most am 22. Oktober 2023 www.amc-burgau.de

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 40/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,90
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 6,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

MOTORSPORT IMAGES

Prototypen vs. Reisebusse: In Japan kommen die Fans immer besonders nah ran an die flachen WEC-Flundern

Keine Verjährung

Zur Klage von Felipe Massa
MSa 38/2023

Der Kommentar von Michael Schmidt hat mich verwundert, da doch gerade im Sport korrektes Handeln oberstes Gebot ist. Lance Armstrong hat man sieben Jahre nach seinem letzten Tour-de-France-Sieg alle sieben Siege aberkannt, weil er und auch sein Team geschummelt hatten. Es sollte keine „Verjährung“ für Betrug geben. Der Kommentar liest sich für mich, als ob der Betrug legalisiert sei, wenn man versäumt hat, gleich zu intervenieren. Das ist das, was ich Felipe auch ankreiden würde. Vor allem sollte er klarer formulieren, was er wirklich will, sonst könnte man mutmaßen, dass was an der Anwaltstheorie dran sein könnte.

Norbert Lesch,
D-68766 Hockenheim

Strafen müssen Strafen sein

Zur Formel 1 in Monza
MSa 39/2023

Schade, dass die aufgestellten Rekorde von Max Verstappen und Red Bull nur wenig bis gar keine Würdigung in der Ausgabe Nr. 39 erfahren. Zehn Siege in Folge, 15 Teamsiege in Folge saisonübergreifend, alle Europa-Rennen gewonnen, Grand Slam: Monaco, Silverstone, Spa-Francorchamps und Monza usw… Für Mercedes hätte man bestimmt ein Riesenfass aufgemacht.

Wolfgang Martin,
per E-Mail

Das Rennen in Monza hat wieder einmal gezeigt, dass Strafen manchmal keine Strafen sein können. Da rempelt einer den anderen aus dem Weg und kommt am Ende „straffrei“ weg, da er genügend Abstand zum Nächsten herausfahren kann. Die Formel 1 muss mal überdenken, ob der Strafenkatalog nicht dahin korrigiert wird, dass die kleinste Strafe für solche Vergehen eine Strafe ist, welche automatisch auch Positionsverluste zur Folge hat. Die wieder wettzumachen ist nicht so einfach, wie sein Rennen fortzusetzen, als ob nichts geschehen wäre. Der Geschädigte muss im besten Fall ja auch einen Stopp einlegen, um sein Fahrzeug wieder fahrtauglich zu machen.

Paul Kupper,
CH-2540 Grenchen

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
3. Oktober: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
9. Oktober: Freies Fahren Nordschleife (Pkw)
23. Oktober: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 15. September		
11.15	Formel 1 Singapur, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.15	Formel 1 Singapur, 1. Freies Training **LIVE**	Servus TV**
14.45	Formel 1 Singapur, 2. Freies Training **LIVE**	Sky*/Servus**
Samstag, 16. September		
11.15	Formel 1 Singapur, 3. Freies Training **LIVE**	Sky*/Servus**
13.55	GTWC Sprint Valencia, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport Mix*
14.30	Formel 1 Singapur, Qualifying **LIVE**	Sky*/Servus**
14.45	Endurance-WM, Bol d'Or komplett **LIVE**	Eurosport 2*
19.00	DTM-Magazin, Sachsenring (+ GT Masters)	Sport 1
Sonntag, 17. September		
01.00	NASCAR Cup Series, Bristol **LIVE**	Sport 1+*
05.30	Supercars Australien, Sandown 500 **LIVE**	Sport 1+*
12.00	F1 Singapur, Rennen **LIVE** (Start: 14.00)	Servus TV**
12.30	F1 Singapur, Rennen **LIVE** (Start: 14.00)	Sky Sport F1*
13.15	GTWC Sprint Valencia, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport Mix*
13.20	F1 Singapur, Rennen **LIVE** (Start: 14.00)	SRF 2
17.00	Formel 1 Singapur, Rennen (Zus.)	ORF 1
ab 17.00	Motocross-WM Maggiora, 2. Läufe **LIVE**	Eurosport 2*
19.05	IMSA Indianapolis, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
ab 19.30	Motocross-WM Maggiora, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*
22.30	Endurance-WM, Bol d'Or (Zus.)	Eurosport 1
23.00	Formel 1 Singapur, Rennen (Zus.)	Sport 1
Dienstag, 19. September		
19.15	Extreme E Sardinien, Highlights	Sky Sport F1*
19.30	Endurance-WM, EWC All Access	Eurosport 1
20.00	Speedway-GP Vojens, Highlights	Eurosport 1

Livestream/Internet

Samstag, 16. September		
07.00	Super GT Sugo, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
08.55	GTWC Sprint Valencia, 1. Qualifying **LIVE**	YouTube
13.55	GTWC Sprint Valencia, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 14.55	Endurance-WM, Bol d'Or komplett **LIVE**	servustv.com
16.55	GT2 European S. Valencia, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 17. September		
05.00	Super GT Sugo, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
08.55	GTWC Sprint Valencia, 2. Qualifying **LIVE**	YouTube
09.55	GT2 European S. Valencia, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
13.55	GTWC Sprint Valencia, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

* kostenpflichtig ** nur Servus TV Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
14.–16.09.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Bristol	USA
16.09.	1000-Kilometer-Rennen, Nürburgring	D
16./17.09.	GTWC Europe Sprint Cup, Valencia (+ GT2)	E
16./17.09.	Rallye-ÖM (ÖRM), Bucklige Welt/Krumbach	A
16./17.09.	Extreme E, Sardinien (2 Läufe)	I
17.09.	Formel 1, Singapur	SGP
17.09.	IMSA-Sportwagen, Indianapolis	USA
17.09.	Supercars Australien, Sandown 500	AUS
17.09.	Super GT, Sugo	J
Motorrad		
15.09.	Speedway-Bundesliga, Stralsund vs. Güstrow	D
15./16.09.	Speedway-WM, SGP2 +SGP, Vojens	DK
16.09.	Flattrack-WM, Boves-Cuneo	I
16.09.	Speedway-DM, Güstrow	D
16./17.09.	Endurance-WM, 24h Le Castellet (Bol d'Or)	E
16./17.09.	Supermoto-WM, Alcarras	E
17.09.	Motocross-WM, Maggiora	I
17.09.	Supermoto-DM, Schaafheim	D
17.09.	Langbahn-WM-Finale, Mühldorf	D

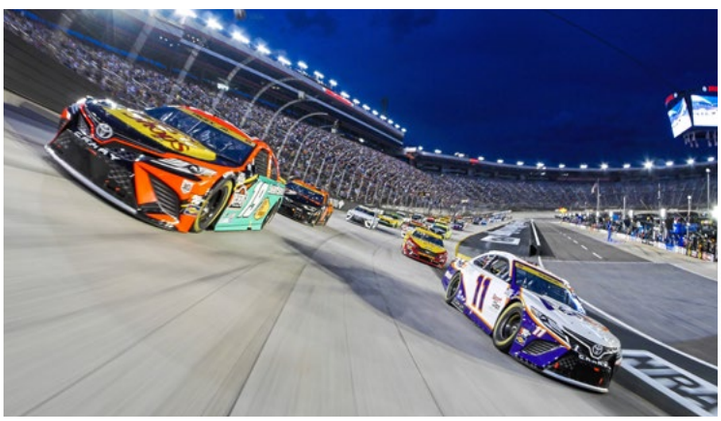
Vorschau

XPB

Formel 1: Kassiert Red Bull auf seiner Angststrecke endlich die erste Niederlage?

MOTORSPORT IMAGES

IMSA: Zum ersten Mal seit 2014 kommt die IMSA wieder nach Indianapolis



MOTORSPORT IMAGES

NASCAR: Mit dem Nachtrennen in Bristol endet die erste Playoff-Runde

DUCATI

MotoGP: Beim Test in Misano rückten die ersten 2024er-Prototypen aus

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

»Es geht in die heiße Phase«

NLS8 | 23. September 2023
NÜRBURGRING

Tickets ab 20 Euro
Jugendliche bis 14 Jahre frei
www.vln.de/tickets

Zeitplan >> 08:30 Uhr Zeittraining (90 Minuten) >> 10:20 Uhr Pitwalk >> 11:10 Uhr Gridwalk >> 12:00 Uhr Start 4h-Rennen

nürburgring LANGSTRECKEN SERIE

ROWE MOTOR OIL · GRAN TURISMO THE REAL DRIVING SIMULATOR · H&R Das Fahrwerk! · FALKEN · AvD Automobilclub von Deutschland · BASTUCK · GOODYEAR · KALFE · sport auto

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.